

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/45/WE

z dnia 6 maja 2009 r.

w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich

(Wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. Ponieważ mają być do niej wprowadzone kolejne zmiany, należy ją przerehabilitować w celu zapewnienia jej przejrzystości.

⁽¹⁾ Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 35.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 21 października 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 144 z 15.5.1998, s. 1.

⁽⁴⁾ Zob. załącznik IV część A.

(2) W ramach wspólnej polityki transportowej istnieje potrzeba przyjęcia środków w celu zwiększenia bezpieczeństwa w transporcie morskim.

(3) Wspólnota jest poważnie zaniepokojona katastrofami morskimi, w których uczestniczyły statki pasażerskie i w wyniku których wielu ludzi poniosło śmierć. Osoby korzystające we Wspólnocie z szybkich jednostek pasażerskich i ze statków pasażerskich mają prawo oczekiwać i liczyć na odpowiedni poziom bezpieczeństwa na pokładzie.

(4) Sprzęt roboczy i środki ochrony osobistej pracowników nie są przedmiotem niniejszej dyrektywy, ze względu na fakt, że przepisy dyrektywy Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy ⁽⁵⁾ oraz odpowiednie przepisy odnoszących się do niego właściwych dyrektyw mają zastosowanie do użytkowania tego sprzętu i środków na statkach pasażerskich dokonujących podróży krajowych.

(5) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosujące zasadę swobody świadczenia usług w transporcie morskim między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi ⁽⁶⁾, zliberalizowało już zasady świadczenia usług pasażerskich w transporcie morskim między państwami członkowskimi. Stosowanie zasady swobodnego świadczenia usług w transporcie morskim w państwach członkowskich (kabotaż morski), zostało przewidziane rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3577/92 ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

- (6) Aby osiągnąć wysoki poziom bezpieczeństwa i znieść przeszkody w handlu, należy wyznaczyć zharmonizowane na odpowiednim poziomie normy bezpieczeństwa dla statków i jednostek pasażerskich, które dokonują podróży krajowych. Normy stosowane wobec statków odbywających rejsy międzynarodowe są obecnie opracowywane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Procedury wnioskowania o interwencję IMO w celu dostosowania norm mających zastosowanie do rejsów międzynarodowych do norm określonych niniejszą dyrektywą powinny być dostępne.
- (7) W szczególności, biorąc pod uwagę znaczenie pasażerskich przewozów morskich dla rynku wewnętrznego, akcja podjęta na poziomie Wspólnoty jest jedynym możliwym środkiem określenia wspólnego poziomu bezpieczeństwa dla statków we Wspólnocie.
- (8) Uwzględniając zasadę proporcjonalności, dyrektywa jest odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ stwarza ona ramy pozwalające obligatoryjnie i w jednolity sposób stosować przez państwa członkowskie normy bezpieczeństwa, pozostawiając każdemu państwu członkowskiemu prawo do podjęcia decyzji w sprawie jak najlepiej dostosowanych do jego wewnętrznego systemu środków wprowadzających ją w życie.
- (9) W celu poprawy bezpieczeństwa i uniknięcia zaburzeń konkurencji należy stosować wspólne przepisy bezpieczeństwa przyjęte dla statków pasażerskich lub szybkich jednostek pasażerskich odbywających we Wspólnocie podróże krajowe, niezależnie od ich bandery. Należy jednakże wyłączyć niektóre kategorie statków, do których zasady określone w niniejszej dyrektywie nie są dostosowane pod względem technicznym lub są ekonomicznie nierentowne.
- (10) Statki pasażerskie należy podzielić na różne klasy, w zależności od zasięgu ich żeglugi oraz warunków pogodowych akwenów, po których się poruszają. Szybkie jednostki pasażerskie należy podzielić na kategorie zgodnie z przepisami opracowanego przez IMO Kodeksu jednostek szybkich.
- (11) Głównym punktem odniesienia dla norm bezpieczeństwa powinna być Międzynarodowa Konwencja z 1974 r. o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS z 1974 r.) ze zmianami, która zawiera normy przyjęte na szczeblu międzynarodowym dla statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich w żegludzie międzynarodowej, jak również odpowiednie rezolucje IMO oraz inne przepisy, które uzupełniają i interpretują Konwencję SOLAS.
- (12) Różne klasy zarówno nowych, jak i istniejących już statków pasażerskich wymagają różnych metod określania wymogów, które zapewnią jednolity poziom bezpieczeństwa, uwzględniających szczególne potrzeby i ograniczenia tych różnych klas. Należy również rozróżnić w zakresie przestrzegania wymogów bezpieczeństwa pomiędzy nowymi statkami a statkami już istniejącymi, gdyż stosowanie do statków istniejących zasad odnoszących się do statków nowych wymusiłoby wprowadzenie zmian konstrukcyjnych w skali nieuzasadnionej ekonomicznie.
- (13) Finansowe i techniczne skutki dostosowania do norm, zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy, istniejących statków uzasadniają wprowadzenie pewnych okresów przejściowych.
- (14) Uwzględniając znaczne różnice w projektowaniu, budowie i eksploatacji szybkich jednostek pasażerskich w stosunku do klasycznych statków pasażerskich, jednostki te muszą spełniać specjalne wymogi.
- (15) Wyposażenie morskie, zgodnie z przepisami dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków⁽¹⁾, po zainstalowaniu na statku pasażerskim nie powinno przechodzić dodatkowych prób, gdyż podlega już normom i procedurom określonym w niniejszej dyrektywie.
- (16) Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymagań wytrzymałości na uszkodzenia dotyczących statków pasażerskich ro-ro⁽²⁾ wprowadziła zaostrzone wymagania stateczności dla statków pasażerskich ro-ro wykonujących usługi międzynarodowe do i z portów Wspólnoty. Te zaostrzone wymagania powinny mieć także zastosowanie do pewnej kategorii statków wykonujących usługi krajowe w takich samych warunkach pogodowych. Niezastosowanie powyższych wymagań statecznościowych powinno stanowić podstawę do wycofania statków pasażerskich ro-ro po określonej liczbie lat ich eksploatacji. Z uwagi na zmiany konstrukcyjne, którym powinny zostać poddane istniejące statki pasażerskie ro-ro w celu spełnienia wymagań stateczności, wymagania te powinny być wprowadzane w okresie kilkuletnim w celu udostępnienia części branży, której te zmiany dotyczą, wystarczającego czasu do spełnienia tych wymogów. W tym celu, należy ustanowić przepisy dotyczące harmonogramu wprowadzania zmian dla istniejących statków. Harmonogram wprowadzania nie powinien naruszyć wykonania szczegółowych wymagań stateczności na tych obszarach morza, które są objęte załącznikami do Porozumienia sztokholmskiego z dnia 28 lutego 1996 r.
- (17) Ważne jest, aby zastosować właściwe środki, aby zapewnić dostęp, w bezpiecznych warunkach dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się do statków pasażerskich oraz szybkich jednostek pasażerskich wykonujących usługi krajowe na obszarze państw członkowskich.
- (18) Z zastrzeżeniem kontroli przeprowadzanej zgodnie z procedurą Komitetu, państwa członkowskie mogą wprowadzić dodatkowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa, jeżeli uzasadnione jest to lokalnymi warunkami, zezwolić na stosowanie równoważnych standardów lub przyjmować odstępstwa od przepisów niniejszej dyrektywy pod pewnymi warunkami związanymi z eksploatacją lub w przypadku zaistnienia wyjątkowego niebezpieczeństwa zastosować inne środki zapobiegające bezpieczeństwu.

(1) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.

(2) Dz.U. L 123 z 17.5.2003, s. 22.

(19) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 z dnia 5 listopada 2002 r., ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ⁽¹⁾ scentralizowało zadania komitetów utworzonych na mocy stosownego prawa wspólnotowego w sprawach bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki oraz ochrony warunków życia i pracy na statku.

(20) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽²⁾.

(21) W szczególności należy przekazać Komisji uprawnienie do dostosowywania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy, wraz z jej załącznikami, w celu uwzględnienia zmian, które następują na poziomie międzynarodowym, a konkretnie zmian wprowadzanych do konwencji międzynarodowych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(22) W celu monitorowania skutecznego stosowania i przestrzegania przepisów niniejszej dyrektywy na nowych oraz istniejących statkach i jednostkach pasażerskich powinny być przeprowadzane przeglądy. Zgodność z niniejszą dyrektywą powinna zostać poświadczona przez administrację państwa bandery lub w jej imieniu.

(23) W celu zapewnienia pełnego stosowania niniejszej dyrektywy państwa członkowskie powinny wprowadzić system sankcji za naruszenie przepisów krajowych przyjętych z zastosowaniem niniejszej dyrektywy i powinny monitorować przestrzeganie niniejszej dyrektywy na podstawie przepisów wzorowanych na przepisach zawartych w dyrektywie Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotyczącej kontroli państwa portu w odniesieniu do żeglugi morskiej ⁽³⁾.

(24) Nowe elementy wprowadzone do niniejszej dyrektywy dotyczą wyłącznie procedury Komitetu. Nie wymagają one zatem transpozycji przez państwa członkowskie.

(25) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania dyrektywy określonych w załączniku IV część B,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest wprowadzenie jednolitego poziomu reguł bezpieczeństwa życia i mienia na statkach pasażerskich i szybkich jednostkach pasażerskich, nowych i istniejących, w żegludze krajowej oraz ustanowienie procedur negocjacyjnych na poziomie międzynarodowym w celu harmonizacji reguł mających zastosowanie do statków pasażerskich w żegludze międzynarodowej.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „Międzynarodowe Konwencje” oznaczają Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Konwencja SOLAS 1974) ze zmianami oraz Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, łącznie z odpowiednimi protokołami i zmianami;
- b) „Kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym” oznacza „kodeks stateczności w stanie nieuszkodzonym dla wszystkich typów statków objętych dokumentami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)”, które zostały zawarte w rezolucji A.749(18) z dnia 4 listopada 1993 r. Zgromadzenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), ze zmianami;
- c) „Kodeks jednostek szybkich” oznacza „międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich”, który został zawarty w rezolucji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu, MSC 36 (63) z dnia 20 maja 1994 r., w jego zaktualizowanej wersji;
- d) „GMDSS” oznacza Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa ustanowiony w rozdziale IV Konwencji SOLAS 1974, ze zmianami;
- e) „statek pasażerski” oznacza każdy statek przewożący więcej niż 12 pasażerów;
- f) „statek pasażerski ro-ro” oznacza statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, posiadający pomieszczenia ładunkowe ro-ro oraz specjalne kategorie pomieszczeń, jak określono w prawie II-2/A/2 zawartym w załączniku I;
- g) „szybka jednostka pasażerska” oznacza szybką jednostkę pasażerską, która została zdefiniowana w prawie X/1 Konwencji SOLAS 1974, ze zmianami, która przewozi więcej niż 12 pasażerów, za wyjątkiem statków pasażerskich, które wykonują podróże krajowe na obszarach morskich w klasie B, C lub D gdy:
 - (i) ich wyporność na konstrukcyjnej wodnicy projektowej jest mniejsza niż 500 m³; oraz
 - (ii) ich prędkość maksymalna określona w ust. 1.4.30 kodeksu jednostek szybkich, jest mniejsza niż 20 węzłów;

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1.

- h) „nowy statek” oznacza każdy statek, którego stępka została położona lub który znajdował się w podobnym stadium budowy w dniu lub po dniu 1 lipca 1998 r. Za równoważny etap budowy uważa się etap, na którym:
- (i) rozpoczyna się budowa związana z konkretnym statkiem; i
 - (ii) rozpoczął się montaż tego statku z wykorzystaniem co najmniej 50 ton lub 1 % masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- i) „statek istniejący” oznacza każdy statek, który nie jest statkiem nowym;
- j) „wiek” oznacza wiek statku, wyrażony w latach od daty jego dostawy;
- k) „pasażer” oznacza każdą osobę niebędącą:
- (i) kapitanem lub członkiem załogi lub inną osobą zatrudnioną lub zaangażowaną w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb; oraz
 - (ii) dzieckiem w wieku poniżej jednego roku;
- l) „długość statku” oznacza, o ile przepis wyraźnie nie stanowi inaczej, długość równą 96 % całkowitej długości na wodnicy znajdującej się ponad stępką w odległości równej 85 % najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od górnej krawędzi stępki lub długość między przednią krawędzią dziobnicy a osią trzonu sterowego na tej wodnicy, jeżeli wielkość ta jest większa. Na statkach z konstrukcyjnym pochyleniem stępki wodnicy, na której mierzy się tę długość, musi być równoległa do konstrukcyjnej wodnicy;
- m) „wysokość dziobnicy” oznacza wysokość dziobnicy określoną w prawidło 39 Międzynarodowej konwencji z 1966 r. o liniach ładunkowych jako pionową odległość mierzoną na pionie dziobowym, między wodnicą odpowiadającą wolnej burcie letniej i przegłębieniu konstrukcyjnemu, a górną powierzchnią nieosłoniętego pokładu przy burcie;
- n) „statek pełnopokładowy” oznacza każdy statek wyposażony w pełny pokład, wystawiony na działanie warunków atmosferycznych i morza, który ma zamontowane na stałe zamknięcia wszystkich otworów części wystawionej na działanie warunków pogodowych i poniżej którego wszystkie otwory w burtach statku wyposażone są w zamontowane na stałe zamknięcia odporne co najmniej na działanie warunków pogodowych.
- Pełny pokład może być pokładem wodoszczelnym lub o podobnej konstrukcji polegającej na tym, że pokład niewodoszczelny jest w całości osłonięty konstrukcją odporną na działania warunków pogodowych o odpowiedniej wytrzymałości, która pozwala utrzymać tę odporność i wyposażony w zamontowany na stałe system odpornych na działania warunków pogodowych zamknięć;
- o) „podróż międzynarodowa” oznacza każdą podróż morzem z portu państwa członkowskiego do portu położonego poza tym państwem członkowskim lub odwrotnie;
- p) „podróż krajowa” oznacza każdą podróż, która odbywa się morzem między portem państwa członkowskiego a tym samym lub innym portem tego państwa członkowskiego;
- q) „obszar morski” oznacza obszar zdefiniowany zgodnie z art. 4 ust. 2.
- Jednakże do celów stosowania przepisów dotyczących łączności radiowej definicje obszarów morskich będą definicjami określonymi w prawidło 2 rozdziału IV Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami;
- r) „obszar portowy” oznacza każdy obszar, który nie jest obszarem morskim określonym przez państwa członkowskie i który rozciąga się aż do najbardziej oddalonych stałych urządzeń portowych będących integralną częścią systemu portowego lub do granic określonych przez naturalną strukturę geograficzną osłaniającą ujście rzeki lub inny podobny obszar osłonięty;
- s) „miejsce schronienia” oznacza każdy naturalnie lub sztucznie osłonięty obszar, który może być wykorzystywany jako osłona przez statek lub jednostkę znajdującą się w warunkach, które mogą stanowić zagrożenie dla ich bezpieczeństwa;
- t) „administracja państwa bandery” oznacza właściwe władze państwa, do którego noszenia bandery dany statek lub jednostka są upoważnione;
- u) „państwo przyjmujące” oznacza państwo członkowskie, z którego lub do którego portu(-ów) podróże krajowe odbywa statek lub jednostka podnoszące banderę państwa innego niż to państwo członkowskie;
- v) „uznana organizacja” oznacza uznaną organizację zgodnie z art. 4 dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich ⁽¹⁾;
- w) „mila” oznacza 1 852 metry;
- x) „znacząca wysokość fal” oznacza średnią wysokość jednej trzeciej największej wysokości fal zaobserwowanych w danym okresie;
- y) „osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się” oznacza każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, włączając osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z uszkodzeniem narządów czucia oraz osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi.

(¹) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20.

Artykuł 3

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do następujących statków i jednostek pasażerskich, niezależnie od ich bandery, dokonujących podróży krajowych:

- a) nowych statków pasażerskich;
- b) istniejących statków pasażerskich o długości 24 metrów i powyżej;
- c) szybkich jednostek pasażerskich.

Każde państwo członkowskie jako państwo przyjmujące zapewnia, aby statki pasażerskie i szybkie jednostki pasażerskie podnoszące banderę państwa niebędącego państwem członkowskim, spełniały w całości wymogi niniejszej dyrektywy, zanim będą mogły dokonywać podróży krajowe w tym państwie członkowskim.

2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:

- a) statków pasażerskich, które:
 - (i) są okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
 - (ii) nie posiadają napędu mechanicznego;
 - (iii) są statkami zbudowanymi z innych niż stal materiałów lub innych materiałów równoważnych i których nie dotyczą normy dotyczące szybkich jednostek (rezolucja MSC 36 (63)) lub jednostkami o dynamicznej konstrukcji nośnej (rezolucja A.373 (X));
 - (iv) są statkami drewnianymi o prymitywnej konstrukcji;
 - (v) są oryginalnymi, historycznymi statkami pasażerskimi lub pojedynczymi replikami tych statków zaprojektowanych przed 1965 r. i zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów;
 - (vi) są jachtami rekreacyjnymi, o ile nie posiadają lub nie będą posiadać załogi i nie przewożą w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów; lub
 - (vii) żeglują wyłącznie w obrębie obszarów portowych;
- b) szybkich jednostek pasażerskich, które:
 - (i) są jednostkami wojennymi lub przeznaczonymi do przewozu oddziałów wojska;
 - (ii) są jednostkami rekreacyjnymi, o ile nie posiadają lub nie będą posiadać załogi i nie przewożą w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów; oraz

(iii) żeglują wyłącznie w obrębie obszarów portowych.

Artykuł 4

Klasy statków pasażerskich

1. Statki pasażerskie dzielą się na różne klasy, w zależności od obszaru morskiego, po którym pływają, to znaczy:

| | |
|-----------|---|
| „Klasa A” | statek pasażerski odbywający podróże krajowe, inne niż podróże przewidziane dla klas B, C i D. |
| „Klasa B” | statek pasażerski odbywający podróże krajowe, w trakcie których nigdy nie znajduje się dalej niż 20 mil od brzegu, z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie pływu. |
| „Klasa C” | statek pasażerski odbywający podróże krajowe po obszarach morskich, gdzie w okresie jednego roku w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie czasu w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu (np. eksploatacja w okresie letnim) prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 metra jest mniejsze niż 10 %, statek nie znajduje się nigdy dalej niż 15 mil od miejsca schronienia ani dalej niż 5 mil od brzegu i z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie pływu. |
| „Klasa D” | statek pasażerski odbywający podróże krajowe po obszarach morskich, gdzie w okresie jednego roku w przypadku całorocznej eksploatacji lub w szczególnym okresie czasu w przypadku eksploatacji w ograniczonym okresie czasu (np. eksploatacja w okresie letnim) prawdopodobieństwo napotkania fal o znaczącej wysokości przekraczającej 1,5 metra jest mniejsze niż 10 %, statek nie znajduje się nigdy dalej niż 6 mil od miejsca schronienia ani dalej niż 3 mile od brzegu i z którego rozbitkowie mogą dostać się na ląd przy średnim poziomie pływu. |

2. Każde państwo członkowskie:

- a) ustala i uaktualnia, gdy jest to konieczne, wykaz obszarów morza w ramach swojej jurysdykcji i wyznacza strefy eksploatacji całorocznej, oraz, gdzie stosowne, strefy ograniczonej okresowej eksploatacji, stosując kryteria dla klas określonych w ust. 1;
- b) ogłasza powyższy wykaz w publicznej bazie danych dostępnej na stronie internetowej właściwych organów gospodarki morskiej;
- c) powiadamia Komisję odnośnie do miejsca, gdzie znajdują się takie informacje, oraz odnośnie do zmian wprowadzanych do tego wykazu.

3. Dla szybkich jednostek pasażerskich obowiązują kategorie określone w rozdziale 1 ppkt 1.4.10 i 1.4.11 Kodeksu jednostek szybkich.

Artykuł 5**Stosowanie**

1. Zarówno nowe, jak i istniejące statki pasażerskie oraz szybkie jednostki pasażerskie dokonujące podróży krajowych, spełniają właściwe reguły i normy bezpieczeństwa określone w niniejszej dyrektywie.

2. Państwa członkowskie nie wstrzymują ze względów wynikających z niniejszej dyrektywy eksploatacji statków pasażerskich lub szybkich jednostek pasażerskich odbywających podróże krajowe, które spełniają wymogi niniejszej dyrektywy, włącznie z dodatkowymi wymogami, które mogą zostać wprowadzone przez państwo członkowskie zgodnie z art. 9 ust. 1.

Każde państwo członkowskie, działające jako państwo przyjmujące, uznaje certyfikat bezpieczeństwa jednostek szybkich oraz pozwolenia na eksploatację wydane przez inne państwo członkowskie dla szybkich jednostek pasażerskich dokonujących podróży krajowych lub certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego, o którym mowa w art. 13 wydane przez inne państwo członkowskie dla statków pasażerskich dokonujących podróży krajowych.

3. Państwo przyjmujące może przeprowadzić inspekcję statku pasażerskiego lub szybkiej jednostki pasażerskiej odbywających podróże krajowe i sprawdzić ich dokumenty, na mocy przepisów dyrektywy 95/21/WE.

4. Całe wyposażenie morskie statku, wyszczególnione w załączniku A.1 do dyrektywy 96/98/WE i spełniające wymogi tej ostatniej, uważa się za zgodne z wymogami niniejszej dyrektywy, nawet jeżeli załącznik I do niej wymaga, aby wyposażenie to zostało zatwierdzone lub poddane próbom przeprowadzonym w celu spełnienia wymagań administracji państwa bandery.

Artykuł 6**Wymogi bezpieczeństwa**

1. Dla nowych i istniejących statków pasażerskich klasy A, B, C i D:

- a) konstrukcja i konserwacja kadłuba, głównych i pomocniczych maszyn, instalacji elektrycznych i automatycznych ma odpowiadać normom klasyfikacyjnym, zgodnie z regułami uznanej organizacji lub równoważnymi regułami stosowanymi przez administrację, zgodnie z art. 14 ust. 2 dyrektywy 94/57/WE;
- b) stosuje się przepisy rozdziałów IV, włącznie z poprawkami z 1988 r. dotyczącymi GMDSS, V i VI Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami;
- c) stosuje się przepisy dotyczące wyposażenia nawigacyjnego statku ujęte w prawidło 12 rozdziału V Konwencji SOLAS

z 1974 r., ze zmianami. Wyposażenie nawigacyjne statku, określone w załączniku A.1 do dyrektywy 96/98/WE, spełniające wymogi tej ostatniej, uważa się za zgodne z wymogami obowiązującymi w zakresie uznania typu ujętymi w prawidło SOLAS V/12 lit. r), ze zmianami.

2. Dla nowych statków pasażerskich:

a) wymogi ogólne:

(i) nowe statki pasażerskie klasy A w całości spełniają wymogi Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, oraz niektóre szczególne wymogi przepisów niniejszej dyrektywy; w odniesieniu do przepisów, których interpretację Konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami pozostawia do oceny administracji, administracja państwa bandery postępuje zgodnie z interpretacją ujętą w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

(ii) nowe statki pasażerskie klasy B, C i D spełniają szczególnie właściwe wymogi przepisów niniejszej dyrektywy;

b) wymogi dotyczące linii ładunkowej:

(i) wszystkie nowe statki pasażerskie o długości 24 metrów i więcej spełniają wymogi Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.;

(ii) kryteria zapewniające poziom bezpieczeństwa, odpowiadające kryteriom określonym w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r., stosuje się do nowych statków pasażerskich o długości poniżej 24 metrów w zależności od ich długości i klasy;

(iii) niezależnie od podpunktów (i) oraz (ii), nowe statki pasażerskie klasy D zwolnione są z wymogu dotyczącego minimalnej wysokości dziobu, ustanowionego w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r.;

(iv) nowe statki pasażerskie klasy A, B, C i D są wyposażone w pełny pokład.

3. Dla istniejących statków pasażerskich:

a) istniejące statki pasażerskie klasy A spełniają wymogi prawideł mających zastosowanie do istniejących statków pasażerskich określonych w Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, jak również niektóre szczególne wymogi przepisów niniejszej dyrektywy; w odniesieniu do prawideł, których interpretację Konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami pozostawia do oceny administracji, administracja państwa bandery postępuje zgodnie z interpretacją ujętą w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

b) istniejące statki pasażerskie klasy B spełniają niektóre szczególne wymogi przepisów niniejszej dyrektywy;

c) istniejące statki pasażerskie klasy C i D spełniają szczególne właściwe wymogi przepisów niniejszej dyrektywy, jak również, w zakresie nieobjętym tymi wymogami, przepisy administracji państwa bandery; przepisy te zapewniają poziom bezpieczeństwa odpowiadający poziomowi określonemu w załączniku I w rozdziale II-1 i II-2, przy uwzględnieniu szczególnych lokalnych warunków eksploatacji w obrębie obszarów morskich, gdzie statki takich klas mogą pływać.

Przed rozpoczęciem regularnej żeglugi krajowej istniejących statków pasażerskich klasy C i D administracja państwa bandery uzyskuje zgodę państwa przyjmującego na zastosowanie tych przepisów.

d) jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że zasady wymagane zgodnie z lit. c) przez administrację państwa przyjmującego nie są racjonalne, bezzwłocznie powiadamia o tym Komisję; Komisja wszczyna niezbędne czynności w celu podjęcia decyzji zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 2;

e) istotne naprawy, zmiany i modyfikacje, jak również odnoszące się do nich wyposażanie spełniają wymogi określone w ust. 2 lit. a) dla wszystkich nowych statków; zmiany wprowadzone na istniejącym statku, których celem jest wyłącznie poprawa możliwości przetrwania, nie uważa się za istotne;

f) przepisów lit. a), o ile Konwencja SOLAS z 1974 r. ze zmianami nie określa bliższych terminów, oraz przepisów lit. b) i c), o ile załącznik I do niniejszej dyrektywy nie określa bliższych terminów, nie stosuje się do statku, którego stępka została położona lub który znajdował się na podobnym etapie budowy:

(i) przed dniem 1 stycznia 1940 r.: do dnia 1 lipca 2006 r.;

(ii) od dnia 1 stycznia 1940 r. włącznie, ale przed dniem 31 grudnia 1962 r.: do dnia 1 lipca 2007 r.;

(iii) od dnia 1 stycznia 1963 r. włącznie, ale przed dniem 31 grudnia 1974 r.: do dnia 1 lipca 2008 r.;

(iv) od dnia 1 stycznia 1975 r. włącznie, ale przed dniem 31 grudnia 1984 r.: do dnia 1 lipca 2009 r.;

(v) od dnia 1 stycznia 1985 r. włącznie, ale przed dniem 1 lipca 1998 r.: do dnia 1 lipca 2010 r.

4. Dla szybkich jednostek pasażerskich:

a) szybkie jednostki pasażerskie, budowane lub poddane większym naprawom, zmianom lub modyfikacjom w dniu

1 stycznia 1996 r. lub po tej dacie, muszą spełniać wymogi prawidła X/3 Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami, chyba że:

(i) ich stępka została położona lub ich budowa doszła do podobnego etapu nie później niż w dniu 4 czerwca 1998 r.;

(ii) ich dostawa oraz oddanie do eksploatacji nastąpiło nie później niż dnia 4 grudnia 1998 r.; oraz

(iii) w całości spełniają wymogi kodeksu bezpieczeństwa mające zastosowanie do jednostki o dynamicznej konstrukcji nośnej zawarte w rezolucji A.373(X) zgromadzenia IMO z dnia 14 listopada 1977 r., zmienionego rezolucją MSC 37 (63) Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu z dnia 19 maja 1994 r.;

b) szybkie jednostki pasażerskie zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i spełniające wymogi wyszczególnione w międzynarodowym Kodeksie jednostek szybkich kontynuują pływanie zatwierdzone na podstawie tego Kodeksu.

Szybkie jednostki pasażerskie zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i niespełniające wymogów wyszczególnionych w międzynarodowym Kodeksie jednostek szybkich nie mogą odbywać podróży krajowych, chyba że kursowały już w dniu 4 czerwca 1998 r. w podróży krajowych państwa członkowskiego; w takim przypadku mogą uzyskać zezwolenie na dalsze odbywanie podróży krajowych w państwie członkowskim; jednakże jednostki te spełniają wymogi kodeksu bezpieczeństwa jednostek niewypornościowych (kodeks DSC – Dynamically Supported Craft);

c) konstrukcja i konserwacja szybkich jednostek pasażerskich i ich wyposażenie spełniają wymogi zasad klasyfikacji jednostek szybkich stosowane przez uznaną organizację lub analogiczne reguły stosowane przez administrację zgodnie z art. 14 ust. 2 dyrektywy 94/57/WE.

Artykuł 7

Wymagania stateczności i wycofanie z eksploatacji statków pasażerskich ro-ro

1. Wszystkie statki pasażerskie ro-ro klas A, B i C, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później, spełniają przepisy zawarte w art. 6, 8 oraz 9 dyrektywy 2003/25/WE.

2. Wszystkie statki pasażerskie ro-ro klas A oraz B, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r., spełniają przepisy zawarte w art. 6, 8 oraz 9 dyrektywy 2003/25/WE do dnia 1 października 2010 r., chyba że zostaną wycofane z eksploatacji w tym dniu lub w dniu późniejszym, w którym osiągną wiek 30 lat, ale w każdym przypadku nie później niż dnia 1 października 2015 r.

Artykuł 8

Wymagania bezpieczeństwa dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się

1. Państwa członkowskie zapewniają podjęcie właściwych środków, opartych, w przypadku możliwości ich praktycznego zastosowania, na wytycznych zawartych w załączniku III, w celu umożliwienia osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się bezpiecznego dostępu do wszystkich statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz do wszystkich szybkich jednostek pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później.

2. Państwa członkowskie współpracują oraz zasięgają opinii organizacji, które reprezentują osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się w zakresie wdrożenia wytycznych zawartych w załączniku III.

3. Do celów modyfikacji statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz szybkich jednostek pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r., państwa członkowskie stosują wytyczne zawarte w załączniku III o ile jest to uzasadnione i ma praktyczne zastosowanie pod względem ekonomicznym.

Państwa członkowskie opracowują krajowy plan działania w zakresie sposobu zastosowania tych wytycznych do takich statków i jednostek. Przesyłają one plan do Komisji nie później niż dnia 17 maja 2005 r.

4. Państwa członkowskie, najpóźniej do dnia 17 maja 2006 r., składają Komisji sprawozdanie o wykonaniu przepisów niniejszego artykułu w odniesieniu do wszystkich statków pasażerskich określonych w ust. 1, statków pasażerskich określonych w ust. 3 mogących przewozić więcej niż 400 pasażerów oraz wszystkich szybkich jednostek pasażerskich.

Artykuł 9

Dodatkowe wymogi bezpieczeństwa, równoważne środki, zwolnienia i środki ochronne

1. Jeżeli państwo członkowskie lub grupa państw członkowskich stwierdzi, że mające zastosowanie wymogi bezpieczeństwa należy wzmocnić w pewnych sytuacjach wynikających ze szczególnych warunków lokalnych i jeżeli potwierdzono potrzebę ich wzmocnienia, mogą, postępując zgodnie z procedurą określoną w ust. 4, przyjąć środki mające na celu poprawienie wymogów dotyczących bezpieczeństwa.

2. Państwo członkowskie może, postępując zgodnie z procedurą określoną w ust. 4, przyjąć środki równoważne dla postanowień zawartych w załączniku I, pod warunkiem, że takie równoważne środki będą przynajmniej w takim samym stopniu skuteczne jak określone w tych postanowieniach.

3. Jeżeli nie doprowadzi to do zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa i postępując zgodnie z procedurą określoną w ust. 4,

państwo członkowskie może przyjąć środki w celu zwolnienia statków z niektórych szczególnych wymogów niniejszej dyrektywy dla podróży krajowych dokonywanych w tym państwie, włącznie z rejsami odbywanymi na obszarach morskich, na których znajdują się archipelagi wysp osłonięte przed oddziaływaniem pełnego morza, w pewnych warunkach eksploatacyjnych, takich jak mniejsza znacząca wysokość fali, ograniczony okres roku, rejsy odbywane wyłącznie podczas dnia lub w dogodnych warunkach klimatycznych lub meteorologicznych albo ograniczony czas podróży bądź bliskość służb ratowniczych.

4. Państwo członkowskie, które korzysta z przepisów ust. 1, 2 lub 3, postępuje zgodnie z następującymi przepisami akapitów od drugiego do szóstego niniejszego ustępu:

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach, które zamierza przyjąć, podając wszystkie szczegóły niezbędne do potwierdzenia, że poziom bezpieczeństwa zostanie w zadowalający sposób utrzymany.

Jeżeli w terminie sześciu miesięcy od dnia powiadomienia podejmie ona, zgodnie z procedurą określoną w art. 11 ust. 2, decyzję, że zaproponowane środki nie znajdują uzasadnienia, może zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego z żądaniem zmiany przygotowywanych środków lub odstąpienia od ich przyjęcia.

Przyjmowane środki są wyszczególniane we właściwych przepisach krajowych i powiadamia się o nich Komisję, która przekazuje pozostałym państwom członkowskim szczegółowe informacje na temat tych środków.

Wszystkie te środki mają zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich tej samej klasy oraz do jednostek użytkowanych w jednakowych szczególnych warunkach, bez dyskryminacji ze względu na ich banderę, narodowość lub miejsce siedziby ich operatora.

Środki określone w ust. 3 stosuje się tylko tak długo, jak statek lub jednostka eksploatowane są w określonych warunkach.

5. Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że statek pasażerski lub jednostka pasażerska kursująca na trasach krajowych tego państwa, mimo że odpowiada przepisom niniejszej dyrektywy, stwarza ryzyko poważnego zagrożenia bezpieczeństwa osób i dóbr lub środowiska, to eksploatacja tego statku lub jednostki może zostać zawieszona lub mogą zostać wprowadzone dodatkowe środki bezpieczeństwa do chwili usunięcia zagrożeń.

W powyższych okolicznościach stosuje się następującą procedurę:

a) państwo członkowskie bezzwłocznie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o swojej decyzji, należycie ją uzasadniając;

b) Komisja określa, czy zawieszenie lub wprowadzenie dodatkowych środków jest uzasadnione występowaniem poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i środowiska;

c) zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 2, stwierdza się, czy decyzja państwa członkowskiego o zawieszeniu eksploatacji tego statku lub jednostki bądź wprowadzająca środki dodatkowe jest uzasadniona bądź nieuzasadniona istnieniem poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa osób i dóbr lub dla środowiska, i jeżeli to zawieszenie lub środki nie znajdują uzasadnienia, do zainteresowanego państwa członkowskiego kierowane jest żądanie wycofania zawieszenia lub środków.

Artykuł 10

Dostosowania

1. Następujące elementy mogą zostać dostosowane w celu uwzględnienia zmian na szczeblu międzynarodowym, szczególnie w ramach IMO:

- a) definicje w art. 2 lit. a), b), c), d) i v);
- b) przepisy odnoszące się do procedur i wytycznych do przeglądów określonych w art. 12;
- c) przepisy dotyczące Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami oraz kodeksu jednostek szybkich, łącznie z ich późniejszymi zmianami, zawarte w art. 4 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 3;
- d) szczegółowe odniesienia do „Międzynarodowych Konwencji” oraz rezolucji IMO, o których mowa w art. 2 lit. g), m) i q), art. 3 ust. 2 lit. a), art. 6 ust. 1 lit. b) i c), art. 6 ust. 2 lit. b) oraz art. 13 ust. 3.

2. Załączniki mogą zostać zmienione w celu:

- a) stosowania do celów niniejszej dyrektywy zmian dokonanych w Międzynarodowych Konwencjach;
- b) poprawienia ich charakterystyk technicznych, w świetle uzyskanego doświadczenia.

3. Środki, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11 ust. 3.

4. Zmiany w międzynarodowych instrumentach określonych w art. 2 niniejszej dyrektywy mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 11

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki

(COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Artykuł 12

Przeglądy

1. Każdy nowy statek pasażerski poddawany jest przez administrację państwa bandery przeglądom określonym w lit. a), b) i c):

- a) przeglądowi przed rozpoczęciem eksploatacji statku;
- b) przeglądowi okresowemu przeprowadzanemu raz na 12 miesięcy; oraz
- c) przeglądom dodatkowym przeprowadzanym w zależności od potrzeb.

2. Każdy istniejący statek pasażerski poddawany jest przez administrację państwa bandery przeglądom określonym w lit. a), b) i c):

- a) wstępnemu przeglądowi przed rozpoczęciem eksploatacji w celu odbywania podróży krajowych w państwie przyjmującym dla istniejących statków kursujących na trasach krajowych państwa członkowskiego, które mogą nosić jego banderę;
- b) okresowemu przeglądowi przeprowadzanemu raz na 12 miesięcy; oraz
- c) dodatkowym przeglądom przeprowadzanym w zależności od potrzeb.

3. Każda szybka jednostka pasażerska, która musi spełniać, zgodnie z przepisami art. 6 ust. 4 niniejszej dyrektywy, wymogi kodeksu bezpieczeństwa jednostek niewypornościowych (kodeks DSC), poddawana zostaje przewidzianym w tym kodeksie przeglądom przeprowadzanym przez administrację państwa bandery.

Szybka jednostka pasażerska, która powinna spełniać, zgodnie z przepisami art. 6 ust. 4 niniejszej dyrektywy, wymogi kodeksu DSC ze zmianami, poddawana zostaje przewidzianym w kodeksie DSC przeglądom przeprowadzanym przez administrację państwa bandery.

4. Przestrzega się właściwych procedur i wytycznych dotyczących przeglądów przeprowadzanych w celu wydania certyfikatów bezpieczeństwa dla statku pasażerskiego, określonych w rezolucji A.746(18) zgromadzenia IMO z dnia 4 listopada 1993 r. dotyczącej wytycznych w sprawie przeglądów przeprowadzanych z zastosowaniem zharmonizowanego systemu przeglądów i wydawania certyfikatów lub procedur umożliwiających osiągnięcie tego samego celu.

5. Przeglądy wymienione w ust. 1, 2 i 3 przeprowadzane są wyłącznie przez inspektorów samego państwa bandery lub uznanej organizacji lub państwa członkowskiego upoważnionego przez państwo bandery do przeprowadzania przeglądów, w celu zapewnienia przestrzegania wszystkich obowiązujących wymogów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 13

Certyfikaty

1. Wszystkie nowe lub istniejące statki pasażerskie posiadają, zgodnie z niniejszą dyrektywą, certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Certyfikat jest wystawiany na formularzu zgodnym z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Certyfikat ten wydawany jest przez administrację państwa bandery po przeprowadzeniu wstępnego przeglądu, określonego w art. 12 ust. 1 lit. a) i ust. 2 lit. a).

2. Certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego jest wydawany na okres nieprzekraczający 12 miesięcy. Okres ważności certyfikatu może zostać przedłużony przez administrację państwa bandery na okres, który nie może przekraczać jednego miesiąca od daty wpisanej w nim. Jeżeli ważność certyfikatu została przedłużona, nowy okres ważności certyfikatu biegnie od daty wygaśnięcia ważności certyfikatu sprzed jej przedłużenia.

Odnowienie certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego następuje po przeprowadzeniu okresowego przeglądu w rozumieniu art. 12 ust. 1 lit. b) i art. 12 ust. 2 lit. b).

3. Dla szybkich jednostek pasażerskich spełniających wymogi Kodeksu jednostek szybkich certyfikat bezpieczeństwa jednostki szybkiej i zezwolenie na eksploatację jednostki szybkiej wydaje administracja państwa bandery, zgodnie z przepisami zawartymi w Kodeksie jednostek szybkich.

Dla szybkich jednostek pasażerskich spełniających wymogi kodeksu DSC, certyfikat DSC bezpieczeństwa konstrukcji i wyposażenia, jak również zezwolenie DSC na eksploatację

jednostek szybkich, są wydawane przez administrację państwa bandery, zgodnie z przepisami zawartymi w kodeksie DSC.

Przed wydaniem zezwolenia na eksploatację szybkich jednostek pasażerskich odbywających podróże krajowe w państwie przyjmującym, administracja państwa bandery uzgadnia z państwem przyjmującym warunki eksploatacji danej jednostki w tym państwie. Administracja państwa bandery wymienia wszystkie warunki w zezwoleniu na eksploatację.

4. Zwolnienia udzielane dla statków lub jednostek na podstawie art. 9 ust. 3 i zgodnie z nimi wymienia się na certyfikaty wydane dla statku lub jednostki.

Artykuł 14

Prawidła Konwencji SOLAS z 1974 r.

1. Dla statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe Komisja przedstawia IMO wnioski w celu:

- a) przyśpieszenia trwających prac prowadzonych przez IMO, mających na celu wprowadzenie zmian do rozdziałów II-1, II-2 i III prawideł Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami, zawierających zagadnienia pozostawione do oceny administracji, aby określić zharmonizowaną interpretację tych prawideł i przyjąć odpowiednie zmiany; oraz
- b) przyjęcia środków, które umożliwią wiążące stosowanie zasad, na których opierają się przepisy okólnika MSC 606 dotyczącego przyzwolenia danego przez państwo portu na zastosowanie zwolnień udzielonych na mocy Konwencji SOLAS.

2. Wnioski, o których mowa w ust. 1, są przedstawiane przez prezydencję Rady i Komisję w oparciu o zharmonizowane prawidła ustanowione w załączniku I.

Wszystkie państwa członkowskie podejmują wysiłki, aby IMO szybko przygotowała wymienione prawidła i środki.

Artykuł 15

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają zasady dotyczące kar nakładanych za naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy i przyjmują wszelkie środki niezbędne dla zapewnienia stosowania tych kar. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 16

Notyfikacja

Państwa członkowskie bezzwłocznie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, które zostały przyjęte w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. Komisja powiadamia o nich pozostałe państwa członkowskie.

*Artykuł 17***Uchylenie**

Dyrektywa 98/18/WE, zmieniona dyrektywami wymienionymi w załączniku IV część A, traci moc, bez naruszenia zobowiązań państw członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania dyrektyw określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

*Artykuł 18***Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 19***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 6 maja 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KOHOUT

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA DLA NOWYCH I ISTNIEJĄCYCH STATKÓW PASAŻERSKICH
DOKONUJĄCYCH PODRÓŻY KRAJOWYCH**

Spis treści

ROZDZIAŁ I — PRZEPISY OGÓLNE

ROZDZIAŁ II-1 — BUDOWA-KONSTRUKCJA — NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZNOŚĆ, URZĄDZENIA MASZY-
NOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE

CZĘŚĆ A — POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Definicje odnoszące się do części B (R 2)
2. Definicje odnoszące się do części C, D i E (R 3)

CZĘŚĆ B — STATECZNOŚĆ W STANIE NIEUSZKODZONYM, PODZIAŁ NA PRZEDZIAŁY I STATECZNOŚĆ
W STANIE USZKODZONYM

1. Rezolucja A.749 (18) dotycząca stateczności w stanie nieuszkodzonym
2. Podział na przedziały wodoszczelne
3. Długość zatapialna (R 4)
4. Dopuszczalna długość przedziałów (R 6)
5. Stopień zatapialności (R 5)
6. Współczynnik podziału grodziowego
7. Szczególne wymagania dotyczące podziału grodziowego (R 7)
8. Stateczność w stanie uszkodzonymi (R 8)
- 8-1. Stateczność statków pasażerskich ro-ro w stanie uszkodzonym (R 8-1)
- 8-2. Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich ro-ro przeznaczonych do przewozu 400 lub więcej osób (R 8-2)
- 8-3. Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich innych niż statki pasażerskie ro-ro przeznaczone do przewozu 400 lub więcej osób
9. Grodzie skrajników i grodzie przedziałów maszynowych (R 10)
10. Dno podwójne (R 12)
11. Wyznaczanie, cechowanie i wpisywanie podziałowych wodnic ładunkowych (R 13)
12. Budowa i wstępne próby grodzi wodoszczelnych itp. (R 14)
13. Otwory w grodziach wodoszczelnych (R 15)
14. Statki przewożące pojazdy ciężarowe wraz z towarzyszącym im personelem (R 16)
15. Otwory w poszyciu poniżej linii granicznej (R 17)
16. Szczelność statków pasażerskich powyżej linii granicznej (R 20)
17. Zamykanie drzwi ładunkowych (R 20-1)
- 17-1. Szczelność pokładu ro-ro (pokładu grodziowego) do przestrzeni położonych poniżej (R 20-2)
- 17-2. Dostęp do pokładów ro-ro (R 20-3)
- 17-3. Zamknięcia w grodziach na pokładzie ro-ro (R 20-4)
18. Informacja o stateczności (R 22)

19. Plany zapewnienia niezatapialności statków (R 23)
20. Szczelność kadłuba i nadbudówki, zapobieganie awariom i kontrola (R 23-2)
21. Cechowanie, okresowe uruchamianie i inspekcje drzwi wodoszczelnych itp. (R 24)
22. Zapisy w dzienniku pokładowym (R 25)
23. Podnoszone platformy i rampy dla pojazdów
24. Poręcze

CZĘŚĆ C — URZĄDZENIA MASZYNOWE

1. Ogólne (R 26)
2. Silniki spalinowe (R 27)
3. Pompowe instalacje zęzowe (R 21)
4. Liczba i typy pomp zęzowych (R 21)
5. Ruch wsteczny (R 28)
6. Urządzenie sterowe (R 29)
7. Dodatkowe wymagania dotyczące elektrycznych lub elektrohydraulicznych urządzeń sterowych (R 30)
8. Systemy wentylacji przedziałów maszynowych (R 35)
9. Łączność między mostkiem nawigacyjnym a przedziałem maszynowym (R 37)
10. Alarm dla mechaników (R 38)
11. Usytuowanie urządzeń awaryjnych (R 39)
12. Sterowanie mechanizmami maszynowymi (R 31)
13. Instalacje rurociągów parowych (R 33)
14. Powietrzne instalacje ciśnieniowe (R 34)
15. Ochrona przed hałasem (R 36)
16. Windy

CZĘŚĆ D — INSTALACJE ELEKTRYCZNE

1. Ogólne (R 40)
2. Główne źródło energii elektrycznej i instalacje oświetleniowe (R 41)
3. Awaryjne źródło energii elektrycznej (R 42)
4. Dodatkowe oświetlenie awaryjne na statkach ro-ro (R 42-1)
5. Środki zapobiegawcze przed porażeniem, i innymi zagrożeniami spowodowanymi elektrycznością (R 45)

CZĘŚĆ E — DODATKOWE WYMAGANIA DLA MASZYNOWNI OKRESOWO BEZWACHTOWYCH

Szczególne traktowanie (R 54)

1. Postanowienia ogólne (R 46)
2. Zapobieganie pożarom (R 47)
3. Ochrona przed zalaniem (R 48)

4. Sterowanie mechanizmami napędowymi z mostka nawigacyjnego (R 49)
5. Łączność (R 50)
6. System alarmowy (R 51)
7. Systemy bezpieczeństwa (R 52)
8. Specjalne wymagania dotyczące urządzeń maszynowych, kotłów i instalacji elektrycznych (R 53)
9. Automatyczne sterowanie i system alarmowy (R 53.4)

ROZDZIAŁ II-2 — OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

CZĘŚĆ A — POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Zasady podstawowe (R 2)
2. Definicje (R 3)
3. Pompy pożarowe, magistrala pożarowa, hydranty, węże i prądownice (R 4)
4. Stałe instalacje gaśnicze (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Gaśnice przenośne (R 6)
6. Wyposażenie przeciwpożarowe w przedziałach maszynowych (R 7)
7. Specjalne instalacje w pomieszczeniach maszynowych (R 11)
8. Systemy automatycznej instalacji tryskaczowej wykrywania pożaru i pożarowe systemy alarmowe (R 12)
9. Stałe instalacje wykrywacze i alarmowe pożaru (R 13)
10. Instalacje paliwa ciekłego, oleju smarowego i innych olejów łatwo palnych (R 15)
11. Wyposażenie strażackie (R 17)
12. Wymagania różne (R 18)
13. Plan ochrony przeciwpożarowej (R 20)
14. Gotowość do działania urządzeń gaśniczych i ich konserwacja
15. Instruktaże, szkolenia i ćwiczenia alarmowe
16. Działania

CZĘŚĆ B — ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE

1. Budowa (R 23)
2. Główne strefy pionowe i strefy poziome (R 24)
3. Przegrody w obrębie głównych stref pionowych (R 25)
4. Odporność ogniowa przegród i pokładów na nowych statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 26)
5. Odporność ogniowa przegród i pokładów na nowych statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów oraz na istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 27)
6. Drogi ewakuacji (R 28)
- 6-1. Drogi ewakuacji na statkach pasażerskich ro-ro (R 28-1)

7. Przepusty i otwory w przegrodach klasy A i B.
8. Ochrona schodów i wind w rejonach pomieszczeń mieszkalnych i pomieszczeń służbowych (R 29)
9. System wentylacyjny (R 32)
10. Okna i iluminatory (R 33)
11. Ograniczone stosowanie materiałów palnych (R 34)
12. Szczegóły konstrukcyjne (R 35)
13. Stałe instalacje wykrywacze i alarmowe pożaru oraz automatyczne instalacje tryskaczowe z wykrywaniem pożaru i alarmem (R 14) (R 36)
14. Ochrona pomieszczeń kategorii specjalnej (R 37)
15. Patrole pożarowe, wykrywanie pożaru, alarmowanie oraz system powiadamiania załogi i pasażerów (R 40)(R 40)
16. Modernizacja istniejących statków klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 41-1)
17. Szczególne wymagania dla statków przewożących towary niebezpieczne (R 41)
18. Przepisy szczególne stosowane do urządzeń dla śmigłowców

ROZDZIAŁ III — URZĄDZENIA RATUNKOWE

1. Definicje (R 3)
2. Łączność, jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze oraz osobiste środki ratunkowe (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)
3. Instalacja alarmu ogólnego, instrukcja postępowania w przypadku alarmu, podręcznik szkoleniowy i rozkłady alarmowe (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)
4. Obsada jednostki ratunkowej i nadzór nad nią (R 10)
5. Obsada jednostek ratunkowych oraz organizacja wsiadania do nich (R 11 + 23 + 25)
- 5-1. Wymagania odnoszące się do statków pasażerskich ro-ro (R 26)
- 5-2. Lądowiska dla śmigłowców i miejsca podejmowania przez śmigłowce (R 28)
- 5-3. System wspomagania decyzji kapitana statku pasażerskiego (R 29)
6. Miejsca wodowania (R 12)
7. Ustawienie jednostki ratunkowej (R 13 + 24)
8. Ustawienie łodzi ratowniczych (R 14)
- 8a. Ustawienie morskich systemów ewakuacji (R 15)
9. Urządzenia do wodowania i podnoszenia jednostek ratunkowych (R 16)
10. Urządzenia do wsiadania do łodzi ratowniczych oraz do ich wodowania i podnoszenia (R 17)
11. Instrukcje awarii postępowania w razie niebezpieczeństwa (R 19)
12. Gotowość do użytku, konserwacja i inspekcje (R 20)
13. Szkolenie i ćwiczenia opuszczania statku (R 19 + 30)

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

W przypadku, gdy jest to wyraźnie określone, przepisy niniejszego załącznika stosuje się do nowych i istniejących statków pasażerskich klasy A, B, C i D, które odbywają podróże krajowe.

Nowe statki klasy B, C i D o długości mniejszej niż 24 metry muszą spełniać wymagania prawideł od II-1/B/2 do II-1/B/8 oraz II-1/B/10 zawarte w niniejszym załączniku, chyba że administracja państwa bandery, pod którą mogą pływać te statki zapewni, że spełniają one zasady państwa bandery i że zasady te zapewniają równoważny stopień bezpieczeństwa.

W przypadku, gdy przepisy niniejszego załącznika nie mają zastosowania do nowych statków o długości mniejszej niż 24 metry, administracja państwa bandery zapewnia, aby stosowanie zasad krajowych zapewniało równoważny stopień bezpieczeństwa dla tych statków.

Istniejące statki klasy C i D nie muszą spełniać przepisów rozdziałów II-1 i II-2 niniejszego załącznika, pod warunkiem, że administracja państwa bandery, pod którą mogą pływać te statki zapewni, że spełniają one krajowe zasady państwa bandery i że zasady te zapewniają równoważny stopień bezpieczeństwa.

W przypadku, gdy na mocy przepisów niniejszego załącznika rezolucja IMO jest stosowana w odniesieniu do istniejących statków, statki zbudowane w ciągu dwóch lat od przyjęcia przez IMO takiej rezolucji nie muszą być zgodne z taką rezolucją, pod warunkiem, że odpowiadają wymaganiom wcześniej obowiązującej rezolucji lub rezolucjom, jeśli takie istnieją.

Za „istotne” naprawy, zmiany i „większe modyfikacje” uważa się przykładowo:

- każdą zmianę w znacznym stopniu zmieniającą wymiary statku, np.:
 - zwiększenie długości poprzez dodanie nowej środkowej sekcji kadłuba,
- każdą zmianę w znacznym stopniu zmieniającą liczbę pasażerów, których można, np.: zaokrętować,
 - przebudowę pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
- każdą zmianę w znacznym stopniu zwiększającą czas eksploatacji statku, np.:
 - odnowienie pomieszczeń przeznaczonych dla pasażerów na każdym z pokładów.

Wskazanie „(R...)”, które występuje po wielu tytułach prawideł w niniejszym załączniku, odnosi się do prawideł Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, na których to prawidłach oparte zostały przepisy zawarte w niniejszym Załączniku.

ROZDZIAŁ II-1

BUDOWA — PODZIAŁ NA PRZEDZIAŁY I STATECZNOŚĆ, MASZYNY I INSTALACJE ELEKTRYCZNE

CZĘŚĆ A

OGÓLNE

1 Definicje odnoszące się do części B (R 2)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 *Podziałowa wodnica ładunkowa* jest wodnicą przyjętą przy określaniu podziału grodziowego statku.
- .2 *Najgłębsza podziałowa wodnica ładunkowa* jest to wodnica, odpowiadająca największemu zanurzeniu, dopuszczalnemu z uwzględnieniem wymagań podziału grodziowego.
- .2 *Długość statku* jest to długość mierzona pomiędzy pionami przeprowadzonymi przez krańcowe punkty najgłębszej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .3 *Szerokość statku* jest to największa szerokość pomiędzy zewnętrznymi krawędziami wręg obu burt na poziomie lub poniżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.

- .4 *Zanurzenie statku* jest to pionowa odległość mierzona pośrodku długości statku od konstrukcyjnej płaszczyzny podstawowej do rozpatrywanej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .5 *Nośność* jest wyrażoną w tonach różnicą między wyporem statku w wodzie o gęstości 1,025 zanurzonego do wodnicy ładunkowej odpowiadającej wyznaczonej letniej wolnej burcie a masą statku pustego.
- .6 *Masa statku pustego* jest to wyrażony w tonach wypór statku bez ładunku, paliwa, smarów płynnych, balastu wodnego, wody słodkiej, w zbiornikach zapasów żywności, jak również pasażerów, załogi i ich rzeczy osobistego użytku.
- .7 *Pokład grodziowy* jest to najwyżej położony pokład, do którego dochodzą poprzeczne grodzie wodoszczelne.
- .8 *Linia graniczna* jest to linią przeprowadzona po burcie, co najmniej 76 mm poniżej górnej powierzchni pokładu grodziowego.
- .9 *Stopień zatapialności* danego pomieszczenia jest to wyrażona w procentach część objętości tego pomieszczenia, która może być zalana wodą. Część przestrzeni ponad linią graniczną mierzona jest tylko do wysokości tej linii.
- .10 *Przedział maszynowy* jest przestrzenią rozciągającą się pomiędzy linią podstawową a linią graniczną oraz między najdalszymi głównymi wodoszczelnymi grodziami poprzecznymi, które ograniczają pomieszczenia zajmowane przez główne i pomocnicze mechanizmy napędowe oraz kotły służące do potrzeb napędu.
- .11 *Pomieszczenia pasażerskie* są to przestrzenie przeznaczone na zakwaterowanie i użytek pasażerów, z wyjątkiem schowków bagażowych, magazynów, ładowni zaopatrzeniowych oraz pomieszczeń pocztowych.
- .12 *Wodoszczelność* w odniesieniu do struktury jest zdolnością statku do nieprzepuszczania wody przez jego konstrukcję we wszystkich kierunkach, i będącej pod ciśnieniem wody mogącej wdrzeć się do nienaruszonego albo uszkodzonego statku.
- .13 *Odporność na warunki atmosferyczne* oznacza, że woda nie może przedostać się do wnętrza statku w jakichkolwiek warunkach pogodowych panujących na morzu.
- .14 *Statek pasażerski ro-ro* jest statkiem pasażerskim wyposażonym w przedziały, w których mogą być przewożone ładunki toczne, lub pomieszczenia kategorii specjalnej, określone w prawie II-2/A/2.

2 Definicje odnoszące się do części C, D i E (R 3)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 .1 *Układ sterowania urządzenia sterowego* jest systemem, które przekazuje rozkazy z mostka nawigacyjnego do zespołów silnikowych maszyny sterującej. W skład urządzenia sterującego maszyny sterującej wchodzi nadajniki, odbiorniki, sterownicze pompy hydrauliczne z silnikami, sterowniki silnika, przewody rurowe i kable.
- .2 *W skład głównego urządzenia sterowego* wchodzi maszyny, trzony sterowe, zespoły silnikowe, jeżeli są stosowane, i oprzyrządowanie maszyny, jak również elementy wykorzystywane do przenoszenia momentu obrotowego na trzon sterowy (takie jak sterownice lub kwadranty), które są niezbędne do poruszania sterem i kierowania statkiem w normalnych warunkach roboczych.
- .2 *Zespół silnikowy urządzenia sterowego* jest:
 - .1 w przypadku elektrycznego urządzenia sterowego - silnikiem elektrycznym wraz z towarzyszącym mu osprzętem elektrycznym;
 - .2 w przypadku elektrohydraulicznego urządzenia sterowego - silnikiem elektrycznym wraz z towarzyszącym mu elektrycznym osprzętem, jak również pompą, z którą połączony jest silnik;
 - .3 w przypadku innych hydraulicznych urządzeń sterowych - silnikiem napędowym i pompą, z którą jest połączony.
- .3 *Rezerwowe urządzenie sterowe* nie jest częścią głównego urządzenia sterowego - jest niezbędne do sterowania statkiem w wypadku awarii głównego urządzenia sterowego, pod warunkiem, że awarii nie uległy sterownice, kwadranty ani inne służące, do tych samych celów elementy.
- .4 *Normalne warunki eksploatacyjne i mieszkalne* są warunkami, w których cały statek, urządzenia maszynowe, personel, środki i pomoce mające zapewnić napęd, zdolność manewrowania, bezpieczeństwo żeglugi, ochronę przeciwpożarową i ochronę przed zatopieniem, sygnały i łączność wewnętrzną i zewnętrzną, środki ewakuacyjne, windy łodzi ratunkowych, jak również przewidziany konstrukcyjnie komfort życia, są sprawne i normalnie funkcjonują.

- .5 *Stan awaryjny* jest to stan, w którym ze względu na niewydolność głównego źródła energii elektrycznej nie można wykonywać pracy niezbędnej do utrzymania normalnych warunków eksploatacji i mieszkania.
- .6 *Główne źródło energii elektrycznej* jest źródłem mającym zasilać w energię elektryczną główną rozdzielnicę, aby mogła ona dostarczać ją do wszystkich urządzeń koniecznych do utrzymania statku w normalnych warunkach eksploatacyjnych i mieszkalnych.
- .7 *Stan pozbawienia energii* jest stanem, w którym główny napęd, kotły i urządzenia pomocnicze nie działają ze względu na brak zasilania.
- .8 *Elektrownia główna* jest pomieszczeniem, w którym znajduje się główne źródło energii elektrycznej.
- .9 *Rozdzielnica główna* jest rozdzielnicą, która jest zasilana bezpośrednio przez główne źródło energii elektrycznej i której zadaniem jest rozdział energii elektrycznej na urządzenia statku.
- .10 *Rozdzielnica awaryjna* jest rozdzielnicą, która, w przypadku niewydolności głównego systemu zasilania w energię elektryczną, zasilana jest bezpośrednio z awaryjnego źródła energii elektrycznej lub z tymczasowego awaryjnego źródła energii elektrycznej i której zadaniem jest rozdział energii elektrycznej na urządzenia awaryjne.
- .11 *Awaryjne źródło energii elektrycznej* jest źródłem energii elektrycznej mającym zasilać rozdzielnicę awaryjną w przypadku niewydolności zasilania przez główne źródło energii elektrycznej.
- .12 *Największa prędkość eksploatacyjna naprzód* jest największą konstrukcyjną prędkością, którą może utrzymać statek na morzu przy maksymalnym zanurzeniu.
- .13 *Największa prędkość w ruchu wstecznym* jest prędkością, którą może osiągnąć statek, jeżeli wykorzystuje przewidzianą w konstrukcji maksymalną moc w ruchu wstecznym przy maksymalnym zanurzeniu.
- .14 a) *Przedziały maszynowe* są to wszystkie przedziały maszynowe kategorii A i wszystkie inne pomieszczenia, w których znajdują się zespoły napędowe, kotły, zespoły paliwowe, silniki parowe i silniki spalinowe, prądnice i większe mechanizmy o napędzie elektrycznym, stacje pobierania paliwa, urządzenia chłodnicze, urządzenia stabilizacyjne, urządzenia wentylacyjne i klimatyzacyjne, oraz pomieszczenia tego samego rodzaju, jak również dochodzące do nich szyby.
- .14 b) *Przedziały maszynowe kategorii A* są to wszystkie pomieszczenia i dochodzące do nich szyby, w których znajdują się:
 - .1 silniki spalinowe wykorzystywane do napędu głównego;
 - .2 silniki spalinowe niewykorzystywane do napędu głównego, jeżeli ich całkowita moc jest nie mniejsza niż 375 kW; lub
 - .3 każdy kocioł opalany paliwem ciekłym lub zespół paliwowy.
- .15 *Napędowy zespół wykonawczy* jest urządzeniem hydraulicznym mającym dostarczać mocy potrzebnej do obracania trzonu steru i w skład którego, wchodzi jeden lub kilka zespołów urządzenia sterowego, jak również przewody rurowe i dodatkowa armatura oraz siłownik napędowy steru. Napędowe zespoły wykonawcze mogą korzystać ze wspólnych elementów mechanicznych takich jak rumpel, kwadranty i trzon sterowy lub elementy spełniające te same zadania.
- .16 *Stanowiska sterowania* są pomieszczeniami, w których znajdują się urządzenia radioelektryczne, główne przyrządy nawigacyjne, awaryjne źródło energii lub centralne instalacje przeciwpożarowe.

CZĘŚĆ B

STATECZNOŚĆ W STANIE NIEUSZKODZONYM, PODZIAŁ NA PRZEDZIAŁY I STATECZNOŚĆ W STANIE USZKODZONYM

1 **Rezolucja A.749 (18) dotycząca stateczności w stanie nieuszkodzonym**

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D O DŁUGOŚCI RÓWNEJ LUB WIĘKSZEJ OD 24 M:

Wszystkie klasy nowych statków o długości równej lub większej od 24 m spełniają wymagania dotyczące statków pasażerskich zawarte w Kodeksie stateczności w stanie nieuszkodzonym przyjętym w dniu 4 listopada 1993 r. rezolucją IMO A.749 (18) na osiemnastej sesji zgromadzenia.

Jeżeli państwa członkowskie uznają, że stosowanie kryterium silnego wiatru i kołysania określonego w rezolucji IMO A.749 (18) jest niewłaściwe, to można przyjąć inne rozwiązanie, które zapewni zadowalającą stateczność. Należy to poprzeć dowodami, które należy dostarczyć Komisji, która potwierdza, że poziom bezpieczeństwa został osiągnięty.

ISTNIEJĄCE STATKI KLAS A I B O DŁUGOŚCI RÓWNEJ LUB WIĘKSZEJ OD 24 M:

W każdym stanie załadowania wszystkie istniejące statki klas A i B spełniają następujące kryteria stateczności wynikające ze skorygowanego efektu wolnej powierzchni płynów w zbiornikach zgodnie z założeniami zawartymi w rezolucji IMO A.749 (18) ppkt 3.3 lub równoważnymi:

- a) Powierzchnia pod krzywą ramion prostujących (krzywa GZ) nie jest mniejsza niż:
 - (i) 0,055 metro-radiana aż do kąta przechyłu 30° ;
 - (ii) 0,09 metro-radiana aż do kąta przechyłu 40° lub kąta zalewania, to znaczy kąta przechyłu, przy którym niższe brzegi wszystkich otworów kadłuba, nadbudówek lub pokładówek, których nie można zamknąć hermetycznie są zanurzone, jeżeli kąt ten jest mniejszy niż 40° ;
 - (iii) 0,03 metro-radiana między kątami przechyłu 30° i 40° lub między kątem 30° i kątem zalewu, jeżeli kąt ten jest mniejszy niż 40° ;
- b) Ramię prostujące GZ wynosi co najmniej 0,2 m przy kącie przechyłu równym lub większym od 30° ;
- c) Maksymalne ramię prostujące GZ kąt wystąpi przy kącie przechyłu, który dobrze byłoby gdy przekracza 30° , ale nie może być mniejszy niż 25° ;
- d) Początkowa wysokość metacentryczna nie może być mniejsza niż 0,15 m.

Stany załadowania, które należy uwzględnić w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są określone powyżej kryteria stateczności, to przynajmniej te wymienione w rezolucji IMO A.749 (18) ppkt 3.5.1.1.

Wszystkie istniejące statki klasy A i B o długości równej 24 m lub większej spełniają również dodatkowe kryteria stateczności podane w rezolucji IMO A.749 (18) ppkt 3.1.2.6 (kryteria dodatkowe) i ppkt 3.2 (kryterium silnego wiatru i kołysania).

W przypadku, gdy państwa członkowskie uznają, że stosowanie kryterium silnego wiatru i kołysania, określonego w rezolucji IMO A.749 (18) jest niewłaściwe, to można przyjąć inne rozwiązanie, które zapewni zadowalającą stateczność. Należy to poprzeć dowodami, które należy dostarczyć Komisji, która potwierdzi, że poziom bezpieczeństwa został osiągnięty.

2 Podział na przedziały wodoszczelne

NOWE STATKI KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Każdy statek jest podzielony wodoszczelnymi grodziami aż do pokładu grodziowego, a maksymalną długość wodoszczelnych przedziałów oblicza się zgodnie z niżej podanymi wymaganiami.

Przepisy dotyczące podziału grodziowego i stateczności statków pasażerskich, równoważne Międzynarodowej Konwencji SOLAS z 1960 r. część B rozdział II (rezolucja IMO A.265 (VIII)), mogą być stosowane zamiast tych przepisów, pod warunkiem że są stosowane w całości.

Każda inna wewnętrzna część, która ma wpływ na skuteczność podziału grodziowego, musi być wodoszczelna.

3 Długość zatapialna (R 4)

NOWE STATKI KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Długością zatapialną dla danego punktu jest największa część długości statku posiadająca środek w obliczanym punkcie, która może być zatopiona stosownie do podanych niżej założeń stopnia zatapialności bez spowodowania zanurzenia się statku powyżej linii granicznej.
- .2 Na statku, który nie posiada ciągłego pokładu grodziowego, długość zatapialną w każdym punkcie można określić przy przyjęciu ciągłej linii granicznej, przebiegającej w odległości nie mniejszej niż 76 mm poniżej górnej części pokładu (przy burcie), do którego doprowadzone grodzie oraz poszycie kadłuba są wodoszczelne.

.3 W przypadku, gdy część przyjętej linii granicznej znajduje się wyraźnie poniżej pokładem, dokąd dochodzą grodzie, administracja państwa bandery może zezwolić na ograniczone odstępstwa od wymagań wodoszczelności tych części grodzi, które znajdują się powyżej linii granicznej i bezpośrednio pod wyższym pokładem.

4 Dopuszczalna długość przedziałów (R 6)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Największa dopuszczalna długość przedziału, którego środek znajduje się w jakimkolwiek punkcie długości statku, jest wynikiem mnożenia długości zatapialnej przez odpowiedni współczynnik zwany współczynnikiem podziału grodziowego.

5 Stopień zatapialności (R 5)

NOWE STATKI KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Założenia, określone w prawidło 3, dotyczą średniego zakładanego stopnia zatapialności przestrzeni poniżej linii granicznej.

Dla określania długości zatapialnej średnio zakładany stopień zatapialności przestrzeni położonych poniżej linii granicznej jest wskazany w tabeli w prawidło 8.3.

6 Współczynnik podziału grodziowego

Współczynnik podziału grodziowego wynosi:

DLA NOWYCH STATKÓW KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCYCH STATKÓW PASAŻERSKICH RO-RO KLASY B:

1,0 w przypadku, gdy liczba osób, do przewozu których statek jest uprawniony, jest mniejsza niż 400, oraz

0,5 w przypadku gdy liczba osób, do przewozu których statek jest uprawniony, jest równa 400 lub większa.

Istniejące statki pasażerskie ro-ro klasy B muszą spełnić niniejsze wymaganie najpóźniej do dnia dostosowania do prawidło II-1/B/8-2, pkt 2.

DLA ISTNIEJĄCYCH STATKÓW PASAŻERSKICH KLASY B NIEBĘDĄCYCH RO-RO: 1,0

7 Szczególne wymagania dotyczące podziału grodziowego (R 7)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B

.1 Jeżeli w jednej lub w kilku częściach statku wodoszczelne grodzie dochodzą do pokładu górującego nad resztą statku i kiedy chcemy skorzystać z tego podwyższenia, w celu obliczenia długości zatapialnej statku można skorzystać z linii granicznych oddzielnych dla każdej z tych części statku, pod warunkiem:

.1 że burty statku ciągną się na całej długości statku, aż do punktu odpowiadającego najwyższej linii granicznej i że wszystkie otwory w zewnętrznym poszyciu kadłuba znajdujące się poniżej tego pokładu na całej długości statku uważa się, do celów prawidła 15, za położone poniżej linii granicznej, oraz

.2 że każdy z dwóch przedziałów stykających się ze sobą na linii „uskoku” pokładu grodziowego znajduje się w granicach dopuszczalnej długości odpowiadającej jego linii granicznej i że, ponadto, połączona wartość ich długości nie przekracza dwukrotnie dopuszczalnej długości obliczonej z uwzględnieniem mniejszej z dwóch wielkości linii granicznej.

.2 Długość przedziału może przekraczać dopuszczalną długość, która została określona w zasadach reguły 4, pod warunkiem, że długość każdego z dwóch par przylegających do siebie przedziałów, włączając w to długość każdego z tych przedziałów, nie jest większa ani od długości zatapialnej ani nie przekracza dwukrotności długości dopuszczalnej.

.3 Główna gródź poprzeczna może posiadać wnękę, pod warunkiem, że żadna część wnęki nie przekroczy, ku zewnętrznej stronie statku, dwóch pionowych płaszczyzn biegnących z każdego brzegu w odległości od poszycia kadłuba równej jednej piątej szerokości statku, przy czym odległość tę mierzy się zwykle prostopadłe do płaszczyzny symetrii statku i na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej. Jeżeli część wnęki przekracza w ten sposób wyznaczone granice, to można uważać ją za uskok i należy stosować wobec niej pkt 6.

.4 Jeżeli główna gródź poprzeczna posiada wnęki lub stopnie, to dla określenia podziału przyjmuje się równoważną gródź płaską.

- .5 Jeżeli główny poprzeczny przedział wodoszczelny zawiera miejscowe wtórne podziały a administracja państwa bandery uznaje je za zadowalające, tak że po jakimkolwiek przewidywanym uszkodzeniu o długości ponad 3,0 metrów plus 3 % długości statku lub 11,0 metrów bądź 10 % długości statku, w zależności, która z tych długości jest mniejsza, nie zostanie zalana cała objętość przedziału głównego, może zostać dokonane ustępstwo w stosunku do dopuszczalnej długości tego przedziału, co do której wymagania określone są gdzie indziej. W tym przypadku objętość skutecznej pływalności, założona dla nieuszkodzonej burty, jest nie większa niż założona dla uszkodzonej burty.

Ustępstwo na podstawie niniejszego punktu zostanie udzielone jedynie wówczas, gdy nie istnieje prawdopodobieństwo, że to ustępstwo przeszkodzi spełnieniu prawidła 8.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .6 Główna gródź poprzeczna może być uskokowa, pod warunkiem, że spełnia jeden z następujących warunków:
- .1 łączna długość dwóch przedziałów oddzielonych daną grodzią nie jest większa od 90 % długości zatapialnej lub dwukrotnej dopuszczalnej długości, jednakże z zastrzeżeniem, że dla statków o współczynniku podziału grodziowego równym 1 całkowita długość tych dwóch przedziałów nie przekracza dopuszczalnej długości;
 - .2 w obrębie uskoku przewidziano dodatkowy podział grodziowy w celu zachowania takiego samego poziomu bezpieczeństwa jak w przypadku, gdyby gródź była płaska;
 - .3 przedział, na którym rozciąga się uskok, nie przekracza dopuszczalnej długości, odpowiadającej linii granicznej biegnącej 76 mm poniżej uskoku.
- .7 Dla statków o długości i wysokości, co najmniej 100 m jedna z głównych grodzi poprzecznych znajdujących się za grodzią skrajnika dziobowego ku rufie jest umieszczona w odległości od pionu dziobowego nie większej niż długość dopuszczalna.
- .8 Jeżeli odległość między dwiema sąsiadującymi głównymi grodziami poprzecznymi lub między równoważnymi grodziami płaskimi bądź odległość między dwiema poprzecznymi płaszczyznami pionowymi, przechodzącymi przez najbliższe uskokowe części obu grodzi jest mniejsza niż 3,0 metry plus 3 % długości statku lub 11,0 metrów lub 10 % długości statku, przyjmuje się, że jedna z trzech grodzi jest grodzią stanowiącą część podziału statku.
- .9 Jeżeli określony współczynnik podziału grodziowego wynosi 0,50, łączna długość jakichkolwiek dwóch sąsiednich przedziałów nie jest większa od długości zatapialnej.

8 Stateczność w stanie uszkodzonym (R 8)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1.1 Dla nieuszkodzonego statku jest określana, w różnych warunkach eksploatacyjnych, taka stateczność, aby po zatopieniu jakiegokolwiek głównego przedziału pozostającego w granicach długości zatapialnej, statek utrzymał ją na końcowym etapie zatapiania.
- .1.2 Jeżeli dwa główne sąsiadujące ze sobą przedziały są oddzielone grodzią z uskokiem na podstawie prawidła 7.6.1, stateczność w stanie nieuszkodzonym jest taka, aby statek spełniał te warunki, przy możliwości zatopienia dwóch sąsiadujących ze sobą przedziałów.
- .1.3 W przypadku, gdy wymagany współczynnik podziału grodziowego wynosi 0,50, stateczność jest taka, aby statek spełniał te warunki przy zatopieniu jakichkolwiek dwóch sąsiadujących ze sobą przedziałów.
- .2.1 Wymagania pkt .1 określone są zgodnie z ust. .3, .4 i .6 poprzez obliczenie uwzględniające proporcje i podstawowe cechy charakterystyczne statku, jak również położenie i kształt przedziałów, które uległy uszkodzeniu. Przy tego rodzaju obliczeniach przyjmuje się, że statek znajduje się w jak najgorszych z możliwych warunkach eksploatacyjnych z punktu widzenia stateczności.
- .2.2 Jeżeli proponuje się pokłady, podwójne poszycie lub wzdłużne grodzie o wystarczającej szczelności, które znacznie pomniejszą zatapianie, to w obliczeniach należy uwzględnić te pomniejszenia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE NIEBĘDĄCE RO-RO KLASY B, ZBUDOWANE W DNIU 29 KWIEŚNIA 1990 R. LUB PÓŹNIEJ;

.2.3 Wymagana stateczność statku uszkodzonego i po wyrównaniu statku, jeśli to jest możliwe, określana jest w następujący sposób:

.2.3.1 Dodatni szczytkowy zakres krzywej ramion prostujących ma nie mniej niż 15 °, mierząc od kąta równowagi. Zakres ten może być zmniejszony do 10 °, jeżeli powierzchnia znajdująca się pod krzywą ramion prostujących jest wielkością, określoną w ppkt .2.3.2 pomnożoną przez iloraz 15/zakres, przy czym ten ostatni wyrażony jest w stopniach.

.2.3.2 Powierzchnia pod krzywą ramion prostujących, nie może być mniejsza niż 0,015 metroradiana, mierzona w przedziale od kąta równowagi do, mniejszego z dwóch poniższych kątów:

.1 kąta, przy którym następuje zatopienie;

.2 22 ° (mierzonego bez przechyłu) w przypadku zatopienia jednoprzędziowego lub 27 ° (mierzonego bez przechyłu) w przypadku równoległego zatopienia dwóch sąsiednich przedziałów.

.2.3.3 Szczytkowe ramię prostujące w dodatnim zakresie stateczności wylicza się biorąc pod uwagę największą z wartości następujących momentów przechylających i pochodzących od:

.1 skupienia się wszystkich pasażerów na jednej burcie;

.2 spuszczenia po jednej burcie wszystkich łodzi i tratw ratunkowych opuszczanych na żurawikach przy pełnym obciążeniu;

.3 naporu wiatru;

z wykorzystaniem następującego wzoru:

$$GZ(\text{w metrach}) = \frac{\text{moment przechylający}}{\text{wypór}} + 0,04$$

Jednakże w żadnym wypadku, ramię prostujące nie jest krótsze od 0,10 metra.

.2.3.4 W celu obliczenia momentów nachylenia w rozumieniu ppkt .2.3.3, przyjmuje się następujące założenia:

.1 Moment przechylający wynikający ze skupienia się pasażerów:

.1.1 cztery osoby na metr kwadratowy;

.1.2 masa 75 kg na każdego pasażera;

.1.3 pasażerowie powinni być rozmieszczeni na dostępnych miejscach na pokładach po jednej burcie statku, gdzie znajdują się miejsca zbiórki i w taki sposób, że powodują najbardziej niekorzystny moment przechylający.

.2 Moment spowodowany spuszczeniem na wodę wszystkich w pełni obciążonych jednostek ratunkowych spuszcanych na wodę z jednej burty za pomocą żurawików:

.2.1 należy założyć, że wszystkie łodzi ratunkowe i wszystkie łodzie ratownicze zainstalowane na burcie statku, na którą statek się przechyla w wyniku uszkodzenia, są wychylone przy pełnym obciążeniu i gotowe do spuszczenia;

.2.2 dla łodzi ratunkowych, które mają zostać spuszczone na wodę z pełnym obciążeniem z pozycji ich spoczynku, należy przyjąć maksymalny moment przechylający podczas spuszczenia na wodę;

- .2.3 należy założyć, do każdego żurawika po tej stronie, na którą przechylił się statek w wyniku uszkodzenia, umocowana jest tratwa ratunkowa spuszczana za pomocą żurawika, wychylona przy pełnym obciążeniu i gotowa do spuszczenia;
- .2.4 osoby nieznajdujące się w wychylonych za burtę środkach ratunkowych nie przyczyniają się do zwiększenia momentu przechylającego ani prostującego;
- .2.5 przyjmuje się, że urządzenia ratunkowe znajdujące się na burcie statku po przeciwnej stronie do burty przechyłu znajdują się w pozycji ich spoczynku.
- 3 Momenty nachylenia spowodowane naporem wiatru:
- .3.1 klasa B: zakłada się, że napór wiatru wynosi 120 N/m^2 ;
- klasy C i D: zakłada się, że napór wiatru wynosi 80 N/m^2 ;
- .3.2 przyjęta powierzchnia jest rzutem bocznym powierzchni nawiewu ponad odpowiednią wodnicą w stanie nieuszkodzonym;
- .3.3 jako ramię momentu należy przyjąć pionową odległość od punktu znajdującego się w połowie średniego zanurzenia statku w stanie nieuszkodzonym do geometrycznego środka powierzchni nawiewu.
- .2.4 Przy dużym zatopieniu, które powoduje szybkie skracanie ramienia prostującego o 0,04 metra lub więcej, uważa się, że zakres krzywej ramienia prostującego kończy się przy kącie zatopienia, a zakres i pole powierzchni, określone w .2.3.1 i .2.3.2 powinny być mierzone do tego kąta.
- .2.5 Przy stopniowym i ograniczonym zatopieniu, które nie nasila się i skraca ramię prostujące o mniej niż 0,04 metra, niski i dopuszczalny poziom pozostałej krzywej zostanie częściowo skrócony, zakładając, że stopniowo zalewana przestrzeń jest w ten sposób zalewana od początku.
- .2.6 Na pośrednich etapach zalewania maksymalne ramię prostujące powinno wynosić co najmniej 0,05 metra, a dodatni zakres krzywej ramion prostujących powinien wynosić co najmniej 7. We wszystkich przypadkach zakłada się, że jest jedna wyrwa w kadłubie i jedna swobodna powierzchnia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .3 W celu obliczenia stateczności w przypadku uszkodzenia przyjmuje się w zasadzie następujące stopnie zatopialności dla objętości i powierzchni:

| Powierzchnie | Stopień zatopialności (%) |
|---|---------------------------|
| Przeznaczone na ładunek lub zaopatrzenie statku | 60 |
| Zajęte przez pomieszczenia mieszkalne | 95 |
| Zajęte przez maszyny | 85 |
| Przeznaczone na materiały płynne | 0 lub 95 (*) |

(*) Wybrać tę wartość, która wiąże się ze spełnieniem ostrzejszych wymagań.

Dla przestrzeni znajdujących się po uszkodzeniu w pobliżu poziomu wody, w których nie ma pomieszczeń maszynowych lub mieszkalnych oraz dla przestrzeni, które nie są zajęte przez jakąś większą ilość towarów lub zaopatrzenia, należy przyjąć wyższe wskaźniki zatopialności powierzchniowej.

- 4 Zakłada się, że rozmiary uszkodzeń ustala się następująco:
- .1 rozmiar wzdłużny: mniejsza z dwóch wartości: 3,0 metry plus 3 % długości statku lub 11,0 m, lub 10 % długości statku;
- .2 rozmiar poprzeczny (mierzony od burty statku do wewnątrz i prostopadle na średnicowym poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej, odległość równa jednej piątej szerokości statku; oraz

- .3 rozmiar pionowy: od linii bazowej wzwyż bez ograniczeń;
- .4 jeżeli uszkodzenie, którego rozmiary są mniejsze od podanych w .4.1, .4.2 lub .4.3 pociągałyby za sobą ostrzejsze warunki z punktu widzenia przechyłu lub utraty wysokości metacentrycznej, to takiego rodzaju uszkodzenie uwzględnia się w założeniach do obliczeń.
- .5 Niesymetryczne zatopienie powinno zostać, dzięki odpowiednim decyzjom, ograniczone do minimum. Jeżeli istnieje potrzeba zmniejszenia dużych kątów przechyłu, środki przyjmowane w celu zrównoważenia powinny być, o ile jest to możliwe, samoczynne, ale we wszystkich przypadkach, w których przewiduje się urządzenie sterujące instalacją wyrównawczą zatapiania poprzecznego, powinna istnieć możliwość manewrowania nimi z miejsc położonych powyżej pokładu grodziowego. Dla nowych statków klasy B, C i D, maksymalny kąt przechyłu po zatopieniu, ale przed wyrównaniem nie powinien przekraczać 15°. Jeżeli potrzebne jest zastosowanie systemu wyrównawczego przechyłu, czas trwania wyrównania nie powinien przekraczać 15 minut. Potrzebne informacje na temat sposobu użycia instalacji wyrównawczej zatapiania poprzecznego są przekazywane kapitanowi statku.
- .6 W ostateczności statek po uszkodzeniu i, w przypadku niesymetrycznego zalewania, po zastosowaniu środków wyrównawczych, spełnia następujące warunki:
- .1 w przypadku symetrycznego zatopienia dodatnia wysokość metacentryczna jest nie mniejsza niż 50 mm; oblicza się ją metodą stałej wyporności;
- .2a jeżeli nie przewidziano inaczej w pkt 6.2b, w przypadku niesymetrycznego zatopienia kąt przechyłu, w sytuacji zatopienia jednoprzędziowego, nie przekracza 7° dla statków klasy B (nowych i istniejących) i 12° dla statków klasy C i D (nowych).
- W przypadku równoległego zatopienia dwóch sąsiadujących przedziałów dla istniejących i nowych statków klasy B może zostać dopuszczony kąt przechyłu 12°, pod warunkiem, że w zatopionej części statku współczynnik podziału grodziowego nigdy nie przekroczy 0,50;
- .2b dla istniejących statków pasażerskich ro-ro klasy B zbudowanych przed dniem 29 kwietnia 1990 r. kąt przechyłu w przypadku niesymetrycznego zatopienia, z wyłączeniem wyjątkowych przypadków, w których administracja może dopuścić ze względu na niesymetryczny moment większy przechył, ale w żadnym wypadku końcowy przechył nie przekracza 15°;
- .3 w żadnym przypadku linia graniczna nie znajduje się na końcowym etapie zatapiania pod wodą. Jeżeli istnieje prawdopodobieństwo, że linia graniczna w przejściowym stadium zatapiania znajduje się pod wodą, administracja państwa bandery może zażądać przeprowadzenia wszelkich badań i zastosowania urządzeń, które uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa statku.
- .7 Kapitan posiada dane niezbędne do zapewnienia, w warunkach eksploatacyjnych, dostatecznej stateczności w stanie nieuszkodzonym, aby statek mógł opierać się poważnym uszkodzeniom. W przypadku statków wymagających zastosowania instalacji wyrównawczej, kapitan statku posiada informacje o warunkach stateczności, dla których obliczono przechył, i jest ostrzeżony, że, jeżeli statek znajduje się w stanie nieuszkodzonym w mniej korzystnych warunkach, to mógłby się za bardzo przechylić w przypadku uszkodzenia.
- .8 Do danych mających umożliwić kapitanowi zapewnienie dostatecznej stateczności w stanie nieuszkodzonym, określonych w pkt .7, zalicza się informacje określające bądź maksymalną dopuszczalną wysokość środka ciężkości statku ponad stępką (KG), bądź minimalną dopuszczalną wysokość metacentryczną (GM), dla wystarczającego zakresu zanurzeń statku lub wyporności, aby objęły one wszystkie stany załadowania. Informacje te powinny odzwierciedlać wpływ różnych przegłębień uwzględniających granice eksploatacyjne.
- .9 Skale zanurzenia statku są zaznaczone w sposób czytelny na dziobie i na rufie każdego statku. Jeżeli znaki zanurzenia nie znajdują się w miejscu, w którym można je łatwo odczytać, lub gdy są trudne do odczytania ze względu na wymagania eksploatacyjne związane z wypełnianiem szczególnych zadań, to statek jest również być wyposażony w niezawodny system pomiaru zanurzenia umożliwiający określenie zanurzenia statku na dziobie i na rufie.
- .10 Po dokonaniu załadunku statku i przed jego wyjściem w morze kapitan określa przegłębienie i stateczność statku oraz sprawdza także i potwierdza na piśmie, że statek spełnia kryteria stateczności określone w stosownych regulach. Stateczność statku określana jest zawsze metodą obliczeń. W tym celu można wykorzystywać komputer obliczający ładunek i stateczność lub podobne urządzenie.
- .11 Administracja państwa bandery może zgodzić się na zastosowanie wyjątków od wymagań odnoszących się do stateczności w przypadku uszkodzenia, jeżeli zostanie potwierdzone, że w każdym stanie załadowania wysokość metacentryczna w stanie nieuszkodzonym, wynikająca z tych wymagań, przewyższa wartość konieczną dla zamierzonej podróży.

- .12 Wyjątki od wymagań odnoszących się do stateczności w przypadku uszkodzenia dopuszczane są tylko w wyjątkowych wypadkach i pod warunkiem, że administracja państwa bandery stwierdzi, że proporcje, rozplanowanie i inne charakterystyki statku, które można bez ponoszenia nadmiernych kosztów dostosować w praktyce do szczególnych warunków eksploatacyjnych statku, są najkorzystniejsze z punktu widzenia stateczności w przypadku uszkodzenia.

8-1 Stateczność statków pasażerskich ro-ro w stanie uszkodzonym (R 8-1)

ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B:

- .1 Istniejące statki pasażerskie ro-ro klasy B odpowiadają prawidłu 8 nie później niż do dnia pierwszego okresowego przeglądu, mającego miejsce po podanej poniżej dacie dostosowania, odpowiadając wartościom A/Amax, zdefiniowanym w załączniku dotyczącym procedury obliczeń w celu oceny zdolności eksploatacyjnej istniejących statków pasażerskich ro-ro z zastosowaniem uproszczonej metody opartej na rezolucji A.265 (VIII), opracowanej przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu na jego pięćdziesiątej dziewiątej sesji, w czerwcu 1991 r. (MSC/Okólnik 574):

| Wartość A/Amax: | Data dostosowania: |
|---------------------------------------|------------------------|
| mniej niż 85 % | 1 października 1998 r. |
| 85 % lub więcej, ale mniej niż 90 % | 1 października 2000 r. |
| 90 % lub więcej, ale mniej niż 95 % | 1 października 2002 r. |
| 95 % lub więcej, ale mniej niż 97,5 % | 1 października 2004 r. |
| 97,5 % lub powyżej | 1 października 2005 r. |

8-2 Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich ro-ro przeznaczonych do przewozu 400 lub więcej osób (R 8-2)

NOWE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B:

Niezależnie od przepisów prawidła II-1/B/8 i II-1/B/8-1:

- .1 nowe statki pasażerskie ro-ro mogące przewozić 400 osób lub więcej spełniają wymagania prawidła II-1/B/8 pkt .2.3, przy zakładanym uszkodzeniu w jakimkolwiek punkcie długości L statku; oraz
- .2 istniejące statki pasażerskie ro-ro mogące przewozić 400 osób lub więcej spełniają wymagania pkt 1 nie później niż do dnia pierwszego okresowego przeglądu przeprowadzonego po dniu dostosowania określonym w ppkt .2.1, .2.2 lub .2.3, który następuje najpóźniej:

| Wartość A/Amax: | Data dostosowania: |
|---------------------------------------|------------------------|
| mniej niż 85 % | 1 października 1998 r. |
| 85 % lub więcej, ale mniej niż 90 % | 1 października 2000 r. |
| 90 % lub więcej, ale mniej niż 95 % | 1 października 2002 r. |
| 95 % lub więcej, ale mniej niż 97,5 % | 1 października 2004 r. |
| 97,5 % lub powyżej | 1 października 2010 r. |

.2.2 Liczba osób, którą może przewozić statek:

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| 1 500 lub więcej | 1 października 2002 r. |
| 1 000 lub więcej, ale mniej niż 1 500 | 1 października 2006 r. |
| 600 lub więcej, ale mniej niż 1 000 | 1 października 2008 r. |
| 400 lub więcej, ale mniej niż 600 | 1 października 2010 r. |

.2.3 Wiek statku równy lub przekraczający 20 lat:

przy czym wiek statku oznacza czas, jaki upłynął od dnia, w którym położona została stępka lub dnia, w którym budowa statku znajdowała się na podobnym etapie, lub od dnia, w którym statek został przebudowany na statek pasażerski ro-ro.

8-3 **Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich innych niż statki pasażerskie ro-ro, przeznaczonych do przewozu 400 lub więcej osób**

STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ, INNE NIŻ STATKI PASAŻERSKIE RO-RO

Niezależnie od przepisów prawidła II-1/B/8 statki pasażerskie inne niż statki pasażerskie ro-ro, przeznaczone do przewozu 400 lub więcej osób, spełniają wymagania ppkt 2.3 i 2.6 prawidła II-1/B/8, przy zakładanym uszkodzeniu w jakimkolwiek punkcie długości L statku.

9 **Grodzie skrajników i grodzie przedziałów maszynowych (R 10)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.1 Statek jest wyposażony w gródz skrajnika dziobowego lub gródz zderzeniową, która powinna być wodoszczelna aż do pokładu grodziowego. Gródz ta jest ustawiona w odległości od pionu dziobowego nie mniejszej niż 5 % długości statku i nie większej niż 3 metry plus 5 % długości statku.

.2 W przypadku, gdy jakkolwiek część statku położona poniżej wodnicy, tak jak dziób gruszkowy, przekracza pion dziobowy, odległości określone w pkt 1 mierzone są od punktu położonego:

.1 w połowie tego przedłużenia; lub

.2 w odległości równej 1,5 % długości statku przed pionem dziobowym; lub

.3 w odległości 3 metrów przed pionem dziobowym; w zależności od tego, która z tych wielkości jest najmniejsza.

.3 Jeżeli statek posiada długą dziobówkę, wówczas gródz skrajnika dziobowego lub gródz zderzeniowa jest przedłużona jako odporna na działanie warunków atmosferycznych do pokładu leżącego bezpośrednio powyżej pokładu grodziowego. Przedłużenie to jest wykonane w taki sposób, aby wykluczyć możliwość uszkodzenia furty dziobowej w przypadku jego uszkodzenia lub oderwania.

.4 Przedłużenie wymagane w pkt 3 nie powinno znajdować się ponad grodzią, pod warunkiem że wszystkie jego części znajdują się poza granicą dziobową, określonej w pkt 1 lub 2.

Jednakże dla istniejących statków klasy B:

.1 jeżeli nachylona rampa jest częścią przedłużenia grodzi zderzeniowej powyżej pokładu grodziowego, część rampy znajdująca się powyżej 2,3 metra ponad pokładem grodziowym może rozciągać się do przodu nie więcej niż 1,0 metr poza granicę określoną w pkt .1 i .2.

.2 jeżeli istniejąca rampa nie odpowiada wymaganiom, od których zależy dopuszczalność przedłużenia grodzi zderzeniowej i jej umiejscowienie jest takie, że uniemożliwia przedłużenie w granicach określonych w pkt .1 lub .2, przedłużenie może znajdować się w przedziale ograniczonych odległości w kierunku rufy i granicach określonych w pkt .1 lub .2. Ta ograniczona odległość nie powinna być większa od odległości potrzebnej w celu niedopuszczenia do wystąpienia zakłóceń w funkcjonowaniu rampy. Przedłużenie grodzi zderzeniowej jest otwierane ku dziobowi i odpowiada wymaganiom pkt .3 oraz jest wykonane w taki sposób, aby wykluczyć możliwość uszkodzenia lub oderwania rampy nie zostało przez nią uszkodzone.

.5 Rampy niespełniającej powyższych wymagań nie można uznać za przedłużenie grodzi zderzeniowej.

.6 W przypadku istniejących statków klasy B wymagania pkt .3 i .4 stosuje się od dnia pierwszego okresowego przeglądu przeprowadzanego po dniu 1 lipca 1998 r.

- .7 Statek posiada również gródź skrajnika rufowego oraz grodzie położone z przodu i z tyłu przedziału maszynowego i oddzielające go od pomieszczeń ładunkowych i pasażerskich; które powinny być wodoszczelne aż do pokładu grodziowego. Jednakże gródź skrajnika rufowego może kończyć się poniżej tego pokładu, pod warunkiem że przez to nie zmniejszy się stopień bezpieczeństwa statku ze względu na jego podział grodziowy.
- .8 We wszystkich przypadkach rufowe pochwy wałów śrubowych umieszczone są w pomieszczeniach wodoszczelnych. Dławica rufowa umieszczona jest wewnątrz wodoszczelnego tunelu wału lub w innym wodoszczelnym pomieszczeniu oddzielonym od pomieszczenia odejmującego pochwę wału śrubowego i o takiej objętości, aby po zatopieniu go na skutek przeciekania dławicy rufowej linia graniczna nie była zanurzona.

10 Dno podwójne (R 12)

NOWE STATKI KLASY B, C i D I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PO TYM DNIU, O DŁUGOŚCI RÓWNEJ 24 METRY LUB WIĘKSZEJ:

- .1 Nowe statki klasy B, C i D, istniejące statki klasy B oraz nowe statki zbudowane dnia 1 stycznia 2003 r. lub później o długości równej 24 metry lub większej posiadają podwójne dno na przestrzeni od grodzi skrajnika dziobowego do grodzi skrajnika rufowego, jeżeli jest to praktycznie wykonalne oraz zgodne z założeniami konstrukcyjnym i normalnym użytkowaniem statku.
 - .1 Statki o długości 50 metrów lub większej, ale mniejszej niż 61 metrów, posiadają dno podwójne, sięgające przynajmniej do przedziału maszynowego do grodzi skrajnika dziobowego albo tak blisko tej grodzi, jak jest to praktycznie możliwe.
 - .2 Statki o długości 61 metrów lub większej, ale mniejszej niż 76 metrów, posiadają dno podwójne przynajmniej poza przedziałem maszynowym rozciągające się do grodzi skrajnika dziobowego i rufowego albo tak blisko tej grodzi, jak to jest praktycznie możliwe.
 - .3 Statki o długości 76 metrów i większej posiadają dno podwójne na śródkręciu rozciągające się do grodzi skrajnika dziobowego i rufowego lub tak blisko tych grodzi, jak to jest praktycznie możliwe.
- .2 Gdy wymagane jest dno podwójne, jego wysokość spełnia wymagania uznanej organizacji, a dno wewnętrzne rozciąga się w kierunku burt w taki sposób, aby zabezpieczało dno zewnętrzne na początku obła. Zabezpieczenie to będzie uważane za zadowalające, jeżeli linia przecięcia zewnętrznej krawędzi płyty krawędziowej z poszyciem obła nie wypada w żadnym swoim odcinku niżej od poziomej płaszczyzny przechodzącej przez punkt, w którym owręże przecina się z linią prostą, poprowadzoną w płaszczyźnie owręża pod kątem 25° do linii podstawowej i przecinającą ją w punkcie położonym w odległości połowy szerokości konstrukcyjnej statku, licząc od płaszczyzny symetrii statku.
- .3 Studzienki wbudowane w podwójne dno do celów osuszania przez pompy zęzowe itp. nie są głębsze niż jest to konieczne. Głębokość studzienek nie może być w żadnym razie większa od wysokości podwójnego dna w osi symetrii, zmniejszonej o 460 mm; studzienki nie mogą również sięgać niżej poziomej płaszczyzny określonej w pkt .2. Studzienki sięgające do dna zewnętrznego są jednak dozwolone w końcowej części tuneli wałów napędowych. Inne studzienki (na przykład dla zbierania spływającego oleju smarowego pod głównymi maszynami napędowymi) mogą być dozwolone przez administrację państwa bandery, jeżeli uzna ona, że sposób ich budowy zapewnia taką samą ochronę, jaką daje dno podwójne wykonane zgodnie z wymaganiami niniejszej reguły.
- .4 Budowa dna podwójnego nie jest konieczna w obrębie średnich rozmiarów przedziałów wodoszczelnych, używanych wyłącznie do przewozu płynów, pod warunkiem, że zdaniem państwa bandery bezpieczeństwo statku w razie uszkodzenia dna lub burty nie będzie przez to naruszone.
- .5 Niezależnie od przepisu 10 pkt .1, administracja państwa bandery może uznać za zbędne dno podwójne w każdej części statku, której współczynnik podziału grodziowego nie przewyższa 0,5, jeżeli ustali, że wykonanie dna podwójnego w tej części nie byłoby zgodne z podstawowymi założeniami konstrukcyjnymi i normalnym użytkowaniem statku.

11 Wyznaczanie, cechowanie i wpisywanie podziałowych wodnic (R 13)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 W celu utrzymania wymaganego stopnia podziału grodziowego statku linia ładunkowa odpowiadająca zanurzeniu statku przyjętemu dla obliczenia podziału grodziowego jest wyznaczona i oznakowana na burtach statku na śródkręciu. Statek posiadający pomieszczenia specjalnie przystosowane do przewozu na przemian pasażerów lub ładunków może na życzenie armatora mieć wyznaczoną jedną lub więcej dodatkowych linii ładunkowych wyznaczonych i oznakowanych w sposób odpowiadających warunkom zanurzenia właściwych przedziałów, które administracja państwa bandery może zatwierdzić dla danych warunków użytkowania.

- .2 Wyznaczone i oznakowane linie ładunkowe wpisane są do certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego. Są one rozróżnione przez oznaczenie C.1, gdy występuje tylko jedna podziałowa linia ładunkowa.

W przypadku istnienia większej liczby podziałowych linii ładunkowych, inne przypadki użytkowania statku są rozróżnione przez oznaczenie w zapisie C.2, C.3, C.4 itp. ⁽¹⁾

- .3 Wysokość wolnej burty, odpowiadająca każdej z tych podziałowych linii ładunkowych, mierzona jest w tym samym miejscu i od tej samej linii pokładowej, co wysokości wolnej burty określone zgodnie z obowiązującą Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych.
- .4 Wolna burta, odpowiadająca każdej zatwierdzonej podziałowej linii ładunkowej i warunkom użytkowania, dla których są one zatwierdzone, jest wyraźnie zaznaczona w certyfikacie bezpieczeństwa statku pasażerskiego.
- .5 W żadnym przypadku nie należy umieszczać jakiejkolwiek cechy podziałowej linii ładunkowej ponad najwyższą linią ładunkową dla słonej wody, ustaloną na podstawie wytrzymałości statku bądź też na podstawie obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych.
- .6 Niezależnie od położenia cech podziałowych linii ładunkowych statek nie może być w żadnym przypadku tak załadowany, aby zanurzyła się cecha linii ładunkowej właściwa dla danej pory roku oraz dla danego obszaru określona zgodnie z obowiązującą Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych.
- .7 W żadnym przypadku statek nie może być tak załadowany, aby na wodzie słonej była zanurzona cecha podziałowej linii ładunkowej, właściwa dla danej podróży i warunków użytkowania statku.

12 Budowa i wstępne próby grodzi wodoszczelnych itp. (R 14)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Każda poprzeczna lub wzdłużna wodoszczelna gródź jest zbudowana w taki sposób, aby mogła wytrzymać, uwzględniając odpowiedni zapas jej wytrzymałości, ciśnienie maksymalnego słupa wody o wysokości, jaka może wystąpić w razie awarii, lecz co najmniej o wysokości do linii granicznej w obrębie każdej grodzi. Budowa tych grodzi odpowiada wymaganiom uznanej organizacji.
 - .2.1 Uskoki i wnęki w grodziach są wodoszczelne i posiadają taką samą wytrzymałość jak pozostałe części grodzi.
 - .2.2 W przypadku, gdy wręgi lub pokładniki przechodzą przez pokład wodoszczelny lub gródź wodoszczelną, rozwiązanie konstrukcyjne takiego przejścia zapewnia wodoszczelność bez użycia drewna lub cementu.
- .3 Próby głównych przedziałów przez napełnienie ich wodą nie są obowiązujące. Jeżeli nie przeprowadza się prób przez napełnianie wodą, to obowiązuje próba przez polewanie strumieniem wody. Próbę taką wykonuje się w możliwie jak najbardziej zaawansowanym stanie budowy statku. Jeżeli przeprowadzenie próby przez polewanie strumieniem nie jest praktycznie możliwe ze względu na ryzyko uszkodzenia maszyn, izolacji sprzętu elektrycznego lub wyposażenia statku, to może ona zostać zastąpiona skrupulatnym wzrokowym sprawdzeniem połączeń spawanych. Jeżeli zostanie to uznane za konieczne należy wesprzeć zastosowaniem takich zabiegów jak wypocenie lub poddanie próbie działania ultradźwięków lub innej równoważnej metodzie. W każdym przypadku należy dokładnie zbadać grodzie wodoszczelne.
- .4 Skrajnik dziobowy, dno podwójne (włączając stępki skrzynkowe) oraz burtowe przedziały ochronne poddaje się próbie pod ciśnieniem słupa wody odpowiadającym wymaganiom pkt .1 niniejszej reguły 12
- .5 Zbiorniki przeznaczone do przechowywania cieczy, a stanowiące przedział w podziale grodziowym statku, poddawane są próbie na szczelność pod ciśnieniem słupa wody o wysokości bądź do najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej, bądź do dwóch trzecich wysokości statku, licząc od górnej krawędzi stępki do linii granicznej w miejscu położenia zbiorników, zaleźnie od tego, która wartość okaże się większa, jednak w żadnym przypadku wysokość słupa wody nie może być mniejsza niż 0,9 metra ponad górną powierzchnię zbiornika. Jeżeli próba z wodą okaże się niepraktyczna, można przeprowadzić próbę przecieku powietrza przy poddaniu zbiorników ciśnieniu powietrza nie przekraczającemu 0,14 bar.
- .6 Próby wymienione w pkt .4 i .5 mają na celu sprawdzenie, czy konstrukcyjny podział grodziowy jest wykonany wodoszczelnie, i nie mogą być uważane za próby stwierdzające przydatność jakiegokolwiek przedziału do magazynowania paliwa płynnego lub do innego specjalnego użytku, dla którego może być wymagana surowsza próba, w zależności od wysokości powierzchni płynu w zbiorniku lub w rurociągach obsługujących ten zbiornik.

⁽¹⁾ Cyfry arabskie następujące po literze „C” w zapisach podziałowych linii ładunkowych można zastąpić cyframi rzymskimi, jeżeli administracja państwa bandery stwierdzi, że trzeba wprowadzić rozróżnienie od międzynarodowych zapisów podziałowych linii ładunkowych

13 Otwory w grodziach wodoszczelnych (R 15)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Liczba otworów w grodziach wodoszczelnych jest ograniczona do minimum odpowiadającego przepisom ogólnym oraz prawidłowemu użytkowaniu statku; należy przewidzieć skuteczne urządzenia do zamykania tych otworów.
 - .2.1 W przypadku gdy rury, szpigaty, kable elektryczne itd. przechodzą przez wodoszczelne grodzie podziałowe, stosuje się urządzenia zapewniające wodoszczelność tych grodzi.
 - .2.2 Zawory, jeżeli nie stanowią części systemu rurociągów, nie mogą być instalowane na wodoszczelnych grodziach podziałowych.
 - .2.3 W instalacjach, które przechodzą przez podziałowe grodzie wodoszczelne, nie używa się łożowiu ani innych materiałów nieodpornych na wysoką temperaturę, jeśli uszkodzenie takich systemów w razie pożaru mogłoby mieć ujemny wpływ na wodoszczelność grodzi.
- .3.1 Niedozwolone jest umieszczanie drzwi, włazów lub otworów wejściowych:
 - .1 w grodzi zderzeniowej poniżej linii granicznej;
 - .2 w poprzecznych grodziach wodoszczelnych, oddzielających pomieszczenie ładunkowe od przyległego pomieszczenia ładunkowego albo od stałego lub zapasowego zasobnika paliwa, z wyjątkiem przypadków wymienionych i w regule 13 ppkt .10.1. oraz regule 14.
- .3.2 Z wyjątkiem przypadku przewidzianego w ppkt .3.3 przez gródź zderzeniową może być przeprowadzony najwyżej jeden rurociąg obsługujący zbiornik z płynem w skrajniku dziobowym, pod warunkiem, że rurociąg ten będzie zaopatrzony w zawór zaporowy sterowany z miejsca położonego ponad pokładem grodziowym, przy czym sam korpus zaworu jest przymocowany do grodzi zderzeniowej od wewnętrznej strony skrajnika dziobowego. Jednakże zawór ten może być zamontowany z tyłu grodzi zderzeniowej, pod warunkiem, że jest on łatwo dostępny w każdych warunkach podróży i pomieszczenie, w którym się znajduje nie jest przestrzenią ładunkową.
- .3.3 Jeżeli skrajnik dziobowy jest podzielony w celu pomieszczenia w nim dwóch różnych płynów, gródź zderzeniowa może być przeprowadzona pod linią graniczną dwóch rurociągów, z których każdy powinien odpowiadać wymaganiom ppkt .3.1, pod warunkiem jednak, że poza zainstalowaniem tego drugiego rurociągu nie ma innego praktycznego sposobu rozwiązania i że, biorąc pod uwagę dodatkowy podział przewidziany w skrajniku dziobowym, bezpieczeństwo statku pozostaje zapewnione.
- .4 W obrębie przedziałów z głównymi i pomocniczymi mechanizmami napędowymi, włącznie z kotłami obsługującymi napęd, w każdej głównej grodzi poprzecznej, oprócz drzwi do tuneli wałów śrubowych, wolno wykonać tylko jedno drzwi. Jeżeli przewidziano dwa lub więcej wałów śrubowych, należy tunele wałów połączyć przejściami komunikacyjnymi. Między przedziałem maszynowym a przedziałami tuneli wałów powinny być tylko jedno drzwi, gdy są dwa wały śrubowe, oraz tylko dwoje drzwi, gdy są więcej niż dwa wały. Każde takie drzwi są takiego typu i umieszczone są w taki sposób, aby ich progi były możliwie jak najwyższe. Ręczne urządzenie do poruszania tymi drzwiami znajduje się poza obrębem przedziału maszynowego, w miejscu położonym powyżej pokładu grodziowego.
- .5.1 ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI MNIEJSZEJ NIŻ 24 M:

Drzwi wodoszczelne są zasuwane lub zawiasowe lub drzwi równorzędne typu. Nie dopuszcza się stosowania drzwi z płyt mocowanych jedynie za pomocą sworzni ani drzwi zamykających się pod wpływem własnego ciężaru lub pod działaniem ciężaru opadającego.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ:

Drzwi wodoszczelne, z wyjątkiem przypadków określonych w regule 13 ppkt .10.1 lub regule 14, są drzwiami zasuwanymi, o napędzie silnikowym, odpowiadającymi wymaganiom pkt 7, które powinny uruchamiać się równolegle z centralnego pulpitu sterowniczego znajdującego się na mostku nawigacyjnym w czasie nieprzekraczającym 60 sekund przy normalnym położeniu statku.

- .5.2 ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI MNIEJSZEJ NIŻ 24 M
Drzwi zasuwane mogą być:
 - poruszane wyłącznie ręcznie, albo
 - poruszane mechanicznie i ręcznie.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘKSZEJ:

Jeżeli statek posiada nie więcej niż dwoje drzwi wodoszczelnych i zainstalowane są one w maszynowni lub w sąsiadujących z nią grodziach, administracja państwa bandery może zezwolić, aby drzwi te zamykane były wyłącznie ręcznie. Drzwi zasuwane poruszane ręcznie powinny być zamknięte przed rozpoczęciem przewozu pasażerów i pozostawać zamknięte podczas żeglugi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .5.3 Obsługa każdych zasuwanych drzwi wodoszczelnych, bez względu na to, czy są one poruszane ręcznie czy mechanicznie, zapewnia zamykanie drzwi przy przechyle statku 15° w obie strony. Należy uwzględnić również siły, które mogą oddziaływać na drzwi z jednej lub drugiej strony, jeżeli woda przedostaje się przez otwór pod ciśnieniem statycznym równym ciśnieniu, jakie wywierane jest przy poziomie wody co najmniej 1 metra powyżej progu na środkowej linii drzwi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘKSZEJ:

- .5.4 Układ sterowania drzwi wodoszczelnych, włącznie z przewodami hydraulicznymi i kablami elektrycznymi, umieszcza się najbliżej jak jest to możliwe grodzi, w których te drzwi są zamontowane, aby ograniczyć do minimum możliwość ich uszkodzenia w przypadku awarii statku. Umieszczenie drzwi wodoszczelnych i układu ich obsługi jest takie, że w przypadku awarii statku o zasięgu poprzecznym, mierzonym od burty statku w kierunku do wewnątrz i prostopadle na płaszczyźnie osiowej na poziomie najwyższej linii podziałowej, obejmującym jedną piątą lub mniejszą część szerokości statku, poza uszkodzoną częścią, nie narusza działania drzwi wodoszczelnych.
- .5.5 Wszystkie zasuwane drzwi wodoszczelne poruszane mechanicznie mają zainstalowane wskaźniki wskazujące na wszystkich stanowiskach uruchamiania, z których drzwi są niewidoczne, czy dane drzwi są otwarte, czy zamknięte. Stanowiska uruchamiania znajduje się wyłącznie na mostku nawigacyjnym, zgodnie z przepisami ppkt .7.1.5, i w przypadku obsługi ręcznej, w miejscu znajdującym się nad pokładem grodziowym, określonym w ppkt .7.1.4.

ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI MNIEJSZEJ NIŻ 24 M

- .5.6 Drzwi wodoszczelne nieodpowiadające wymaganiom ppkt .5.1-.5.5 zamyka się przed rozpoczęciem podróży i pozostawia zamknięte podczas żeglugi. W dzienniku pokładowym zapisuje się godzinę ich otwarcia w porcie i ich zamknięcia przed wyjściem z portu.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI MNIEJSZEJ NIŻ 24 M ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .6.1 Drzwi zasuwane obsługiwane ręcznie mogą być poruszane poziomo lub pionowo. Należy zapewnić możliwość obsługi urządzenia zamykającego z obu stron drzwi, a oprócz tego z dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego za pomocą pokręta o pełnym ruchu obrotowym lub urządzenia uznanego typu o innym ruchu zapewniającym taki sam poziom bezpieczeństwa. Przy obsłudze ręcznego urządzenia czas niezbędny do całkowitego zamknięcia drzwi przy normalnym położeniu statku nie może przekraczać 90 sekund.

ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .6.2 Drzwi zasuwane poruszane mechanicznie mogą być poruszane poziomo lub pionowo. Jeżeli drzwi mają być poruszane mechanicznie z centralnego stanowiska sterowania, to przekładnię należy urządzić w taki sposób, aby mogły być one poruszane mechanicznie również bezpośrednio na miejscu z obu ich stron. Uchwyty do bezpośredniego manewrowania drzwiami, połączone z napędem mechanicznym, powinny być zainstalowane po każdej stronie grodzi i umieszczone tak, aby osoby przechodzące przez drzwi mogły utrzymywać oba uchwyty w pozycji otwartej, bez możliwości przypadkowego uruchomienia mechanizmu zamykającego. Drzwi poruszane mechanicznie zaopatrzone są w mechanizm poruszany ręcznie, zarówno bezpośrednio na miejscu po obu stronach drzwi, jak i z dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego, za pomocą pokręta o pełnym ruchu obrotowym lub urządzenia uznanego typu o innym ruchu zdającym takie same gwarancje bezpieczeństwa. Należy zainstalować ostrzegawcze urządzenia dźwiękowe sygnalizujące, że zamykanie drzwi rozpoczęło się i będzie trwało aż do ich całkowitego zamknięcia. Ponadto, w strefach gdzie poziom hałasu jest wysoki, sygnalizującym urządzeniem dźwiękowym powinien towarzyszyć przerywany sygnał optyczny umiejscowiony blisko drzwi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘKSZEJ:

- .7.1 Każde drzwi zasuwane poruszane napędem mechanicznym:

.1 poruszane są pionowo lub poziomo;

.2 z zastrzeżeniem ppkt .1.1, mają maksymalną szerokość otwarcia 1,2 metra. Administracja państwa bandery może dopuścić drzwi szersze jedynie w przypadku gdy stwierdzi, że jest to konieczne dla skutecznej eksploatacji statku i pod warunkiem, że uwzględnione zostaną inne środki bezpieczeństwa, w szczególności:

- .2.1 aby nie dopuścić do przecieku, szczególnemu badaniu poddana zostanie wytrzymałość drzwi i ich mechanizmów zamykających;
 - .2.2 drzwi umieszcza poza strefą uszkodzenia B/5;
 - .2.3 gdy statek jest w morzu drzwi pozostają zamknięte, chyba że administracja państwa bandery stwierdzi, że ich otwarcie w pewnych okresach czasu jest absolutnie konieczne;
 - .3 wyposażone są w instalację potrzebną do korzystania z elektryczności, energii hydraulicznej lub każdego innego źródła energii, które może dopuścić administracja państwa bandery, aby można było otwierać i zamykać drzwi;
 - .4 wyposażone są w ręczne urządzenia do poruszania nimi. Należy umożliwić ręczne otwierania i zamykania drzwi z obu stron, a ponadto zamykanie drzwi z dostępnego miejsca położonego ponad pokładem grodziowym za pomocą korby o pełnym ruchu obrotowym lub urządzenia uznanego typu o innym ruchu zapewniającym taki sam poziom bezpieczeństwa, który może dopuścić państwo bandery. Kierunek ruchu obrotowego lub każdego innego możliwego ruchu powinien być wyraźnie wskazany we wszystkich miejscach, z których można obsługiwać drzwi. Przy obsłudze ręcznego urządzenia czas niezbędny do całkowitego zamknięcia drzwi przy normalnym położeniu statku nie może przekraczać 90 sekund;
 - .5 wyposażone są w urządzenia pozwalające na mechaniczne otwieranie i zamykanie drzwi z obu ich stron, ale również zamykanie tych drzwi w ten sam sposób z centralnego pulpitu sterowniczego znajdującego się na mostku nawigacyjnym;
 - .6 wyposażone są w ostrzegawcze urządzenia dźwiękowe, niezależne od wszystkich innych znajdujących się w danej strefie urządzeń alarmowych, które włącza się, za każdym razem gdy drzwi będą zdalnie zamykane, na co najmniej 5 sekund, ale nie na dłużej niż 10 sekund przed rozpoczęciem ruchu zamka i działać będzie aż do chwili, gdy drzwi zostaną całkowicie zamknięte. W przypadku zdalnego ręcznego uruchamiania drzwi wystarczy, aby alarm dźwiękowy włączał się jedynie wówczas, gdy drzwi poruszają się. Dodatkowo w pomieszczeniach pasażerskich oraz w strefach o wysokim poziomie hałasu, administracja państwa bandery może wymagać, aby sygnał dźwiękowy był uzupełniony optycznym sygnałem przerywanym umiejscowionym przy drzwiach; oraz
 - .7 mają w przybliżeniu stałą szybkość zamykania, przy napędzie mechanicznym. Czas zamykania, licząc od chwili, gdy drzwi zaczynają się zamykać do chwili ich całkowitego zamknięcia, przy wyprostowanym położeniu statku w żadnym przypadku nie może być krótszy niż 20 sekund i dłuższy niż 40 sekund.
- .7.2 Energia elektryczna potrzebna do uruchomienia zasuwanych drzwi wodoszczelnych poruszanych mechanicznie jest dostarczana albo bezpośrednio z awaryjnej rozdzielniczy bezpośrednio albo poprzez specjalną rozdzielnicę znajdującą się powyżej pokładu grodziowego; towarzyszące obwody sterowania oraz obwody wskaźników i alarmów są zasilane albo bezpośrednio z awaryjnej rozdzielniczy albo poprzez specjalną rozdzielnicę znajdującą się powyżej pokładu grodziowego i w razie awarii głównego lub awaryjnego źródła energii elektrycznej istnieje możliwość automatycznego ich zasilania z tymczasowego awaryjnego źródła energii elektrycznej.
- .7.3 Wodoszczelne drzwi poruszane napędem mechanicznym wyposażone są albo w:
- .1 centralny system hydrauliczny, zasilany z dwóch niezależnych źródeł, z których każde składa się z silnika i pompy, mogących równocześnie zamykać wszystkie drzwi. Dodatkowo powinna być kompletna instalacja akumulatorów hydraulicznych o wystarczającej mocy potrzebnej do wykonania trzech kolejnych ruchów wszystkich drzwi, to znaczy otwarcia - zamknięcia - otwarcia, w kierunku przeciwnym do przechyłu statku wynoszącego 15°. Powinna istnieć możliwość wykonania tych trzech ruchów, gdy akumulator jest odłączony od ciśnienia pompy. Hydrauliczny płyn powinien zostać wybrany z uwzględnieniem temperatury, z którymi może zetknąć się system hydrauliczny podczas pracy. System mechanicznego poruszania drzwi powinien być zaprojektowany w taki sposób, aby nie dopuścić do sytuacji, w której pojedyncza awaria rurociągów hydraulicznych może negatywnie wpłynąć na działanie więcej niż jednych drzwi; system hydrauliczny powinien być wyposażony w alarm niskiego poziomu w zbiornikach płynu hydraulicznego obsługujących mechaniczny system uruchamiania drzwi oraz alarm niskiego ciśnienia gazu lub inny skuteczny środek sygnalizujący ubytek energii zgromadzonej w akumulatorach hydraulicznych. Sygnały alarmowe powinny być sygnałami dźwiękowymi i optycznymi i być umieszczone na centralnym pulpicie sterowniczym znajdującym się na mostku nawigacyjnym; albo
 - .2 niezależny dla każdego drzwi system hydrauliczny napędzany silnikiem z pompą, mogący otworzyć lub zamknąć drzwi. Dodatkowo powinien znajdować się hydrauliczny akumulator o wystarczającej mocy potrzebnej do wykonania trzech kolejnych ruchów wszystkich drzwi, to znaczy otwarcia - zamknięcia - otwarcia, w kierunku przeciwnym do przechyłu statku wynoszącego 15°. Powinna istnieć możliwość wykonania tych trzech ruchów, gdy akumulator jest odłączony od ciśnienia pompy. Hydrauliczny płyn powinien zostać wybrany z uwzględnieniem temperatury, z którymi może zetknąć się system hydrauliczny podczas pracy. Na centralnym pulpicie sterowniczym znajdującym się na mostku nawigacyjnym powinno być umieszczone ogólne urządzenie alarmowe, włączające się w przypadku niskiego ciśnienia gazu lub inny skuteczny środek kontroli ubytków energii zgromadzonej w akumulatorach hydraulicznych. Na każdym stanowisku sterowniczym powinien znajdować się również wskaźnik ubytków zgromadzonej energii; albo

- .3 Niezależny dla każdego drzwi system i silnik elektryczny, przy czym w każdym przypadku silnik ten powinien być zdolny do otwierania i zamykania drzwi. Powinna istnieć możliwość, aby źródło energii zasilane było automatycznie z tymczasowego awaryjnego źródła energii elektrycznej w przypadku awarii głównego lub awaryjnego źródła energii elektrycznej, o wystarczającej mocy potrzebnej do wykonania trzech kolejnych ruchów wszystkich drzwi, to znaczy otwarcia - zamknięcia - otwarcia, w kierunku przeciwnym do przechyłu statku wynoszącego 15°.

Dla instalacji określonych w ppkt .7.3.1, .7.3.2 i .7.3.3 należy uwzględnić, co następuje:

układy napędowe zasuwanych drzwi wodoszczelnych poruszanych mechanicznie są niezależne od wszystkich innych układów napędowych. Pojedyncze uszkodzenie elektrycznego lub hydraulicznego systemu mechanicznego sterowania, z wyjątkiem hydraulicznego systemu uruchamiającego, nie przeszkadza użyciu ręcznego urządzenia obsługi drzwi.

- .7.4 Z każdej strony grodzi należy zainstalować, na wysokości co najmniej 1,6 metra ponad podłogą, dźwignie sterujące, które są tak wykonane, aby umożliwić osobom przechodzącym przez otwór drzwiowy utrzymanie obu dźwigni w pozycji otwarcia drzwi bez możliwości przypadkowego włączenia mechanizmu zamykającego. Kierunek przestawienia dźwigni przy otwarciu i zamknięciu drzwi jest zgodny z kierunkiem ruchu drzwi i wyraźnie oznaczony. Hydrauliczne dźwignie sterujące drzwiami wodoszczelnymi znajdującymi się w pomieszczeniach mieszkalnych są, jeżeli do otwierania wymagana jest tylko jedna dźwignia, umieszczone w taki sposób, aby nie mogły zostać uruchomione przez dzieci, to znaczy za drzwiami płytowymi, ze śrubami usytuowanymi na wysokości co najmniej 170 cm nad poziomem pokładu.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘKSZEJ:

Po obu stronach drzwi umieszcza się tabliczki z instrukcją obsługi systemu otwierania drzwi. Po obu stronach każdego drzwi umieszcza się również tabliczkę z tekstem lub rysunkami, ostrzegającą przed niebezpieczeństwem znajdowania się w otworze drzwi w chwili, gdy drzwi zaczynają się zamykać. Tabliczki takie wytwarzane są z trwałego materiału i są solidnie zamocowane. Tekst umieszczony na tabliczce z instrukcją obsługi lub ostrzegawczej zawiera informacje dotyczące czasu zamykania danych drzwi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘKSZEJ:

- .7.5 Na ile jest to praktycznie możliwe, wyposażenie i elementy elektryczne drzwi wodoszczelnych umieszcza się ponad pokładem grodziowym i poza strefami i pomieszczeniami niebezpiecznymi.
- .7.6 Obudowy elementów elektrycznych umieszczone z konieczności poniżej pokładu grodziowego posiadają odpowiednie zabezpieczenie przeciwko przedostaniu się wody z zewnątrz.
- .7.7 Obwody elektryczne zasilające, sterujące oraz wskaźnikowe i alarmowe zabezpiecza się przed uszkodzeniem w taki sposób, że awaria w obwodzie jednych drzwi nie powoduje awarii w obwodzie jakichkolwiek innych drzwi. Krótkie spięcia lub inne uszkodzenia w obwodach alarmowych lub wskazujących położenie drzwi nie prowadzą do utraty możliwości mechanicznego uruchamiania tych drzwi. Należy zastosować takie rozwiązania, aby przeciek wody do wewnątrz wyposażenia elektrycznego poniżej pokładu grodziowego nie spowodował otwarcia drzwi.
- .7.8 Pojedyncze elektryczne uszkodzenia w systemie napędu operowania lub sterowania zasuwanych drzwi wodoszczelnych o napędzie silnikowym nie powodują otwarcia zamkniętych drzwi. Gotowość zasilania energią elektryczną powinna być wskazywana w sposób ciągły w punkcie obwodu elektrycznego położonym tak blisko, jak to praktycznie możliwe, każdego z silników wymaganych zgodnie z ppkt .7.3. Zanik któregośkolwiek zasilania powinien uruchamiać dźwiękowy i optyczny alarm na centralnym pulpicie obsługi na mostku nawigacyjnym.
- .8.1 Na centralnym pulpicie obsługi znajdującym się na mostku nawigacyjnym znajduje się „przełącznik dyspozytorski” z dwoma położeniami rodzaju sterowania: położenia „sterowanie miejscowe”, które pozwala na miejscowe otwarcie dowolnych drzwi i miejscowe ich zamknięcie w przypadku, gdy uprzednio nie były one zamknięte automatycznie, oraz położenie „drzwi zamknięte”, które zapewnia automatyczne zamknięcie wszystkich drzwi, które są otwarte. Położenie „drzwi zamknięte” pozwala na miejscowe otwarcie drzwi i następnie, po zwolnieniu mechanizmu miejscowego sterowania drzwi, powoduje ich ponowne zamknięcie. „Przełącznik dyspozytorski” jest normalnie ustawiony w położeniu „sterowanie miejscowe”. Położenie „drzwi zamknięte” stosuje się tylko w przypadkach awarii lub w celu przeprowadzania prób.
- .8.2 Centralny pulpit obsługi znajdujący się na mostku nawigacyjnym posiada schemat przedstawiający rozmieszczenie wszystkich drzwi z wizualnymi wskaźnikami pokazującymi w odniesieniu do każdego drzwi, czy są one otwarte, czy zamknięte. Światło czerwone wskazuje, że drzwi są całkowicie otwarte, a światło zielone, że drzwi są całkowicie zamknięte. W trakcie zdalnego zamykania drzwi pośrednie ich położenie wskazuje przez błyskające światło czerwone. We wszystkich drzwiach obwody wskazujące są niezależne od obwodów sterowania.
- .8.3 Nie jest możliwe zdalne otwarcie drzwi z centralnego pulpitu obsługi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .9.1 Wszystkie drzwi wodoszczelne pozostają zamknięte w czasie żeglugi, z wyjątkiem przypadków kiedy mogą być otwarte w trakcie nawigacji, jak to określono w ppkt .9.2 i .9.3. Drzwi wodoszczelne o szerokości większej niż 1,2 metra, dopuszczone w pkt 11, mogą być otwarte tylko w okolicznościach wyszczególnionych w tym punkcie. Każde drzwi, otwarte zgodnie z wymaganiami niniejszego punktu, powinny być gotowe do natychmiastowego zamknięcia.
- .9.2 Drzwi wodoszczelne mogą być otwarte w czasie żeglugi dla umożliwienia przejścia pasażerom lub załodze albo, kiedy wymagają tego prace prowadzone w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Drzwi muszą zostać natychmiast zamknięte, kiedy przechodzenie przez drzwi jest zakończone lub zakończona została praca, która wymagała otwarcia drzwi.
- .9.3 Pozostawienie niektórych drzwi w stanie otwartym podczas żeglugi może być dopuszczone, lecz jedynie wtedy, gdy zostanie to uznane za absolutnie konieczne, to znaczy, jeżeli pozostawienie otwartych drzwi jest uznane za ważne dla bezpiecznej i prawidłowej eksploatacji siłowni statku albo dla umożliwienia pasażerom w normalnych warunkach nieograniczonego dostępu do całej strefy pasażerskiej. Tego rodzaju decyzja podejmowana jest przez administrację państwa bandery, po starannym rozważeniu wpływu ich skutków na eksploatację i zdolność przetrwania statku. Drzwi wodoszczelne dopuszczone do pozostawiania w stanie otwartym są wyraźnie wskazane w informacji o stateczności statku i powinny być zawsze gotowe do natychmiastowego zamknięcia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .10.1 Jeżeli administracja państwa bandery uzna, że niezbędne jest zainstalowanie drzwi wodoszczelnych w grodziach wodoszczelnych oddzielających ładownie w przestrzeniach międzypokładowych, to mogą to być drzwi wodoszczelne odpowiedniej konstrukcji. Drzwi te mogą być zawiasowe, zasuwane lub na rolkach, ale nie powinny być zdalnie sterowane. Należy je umieścić na najwyższym poziomie i możliwie jak najdalej od poszycia burtowego. Zewnętrzne krawędzie pionowe nie mogą w żadnym przypadku znajdować się bliżej poszycia burtowego niż w odległości jednej piątej szerokości statku, mierząc tę odległość prostopadle do osi symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .10.2 Drzwi takie zamyka się przed rozpoczęciem podróży i pozostawia zamknięte stale podczas żeglugi; należy zapisać w dzienniku pokładowym, kiedy drzwi zostały otwarte w porcie i kiedy zostały zamknięte przed wyjściem statku z portu. Jeżeli jakiegokolwiek z takich drzwi udostępniane są w czasie podróży, należy je wyposażyć w urządzenie uniemożliwiające ich otwarcie przez nieupoważnione osoby. Jeżeli przewiduje się zastosowanie takich drzwi, to ich liczba i sposób wykonania podlegają specjalnemu rozpatrzeniu przez administrację państwa bandery.
- .11 Stosowanie zdejmowalnych płyt w grodziach jest niedopuszczalne, z wyjątkiem grodzi znajdujących się w przedziałach maszynowych. Płyty takie znajdują się zawsze na miejscu przed wyjściem statku z portu i nie mogą być zdejmowane w morzu z wyjątkiem przypadku nagłej konieczności według uznania kapitana. W każdej głównej grodzi poprzecznej administracja państwa bandery może zezwolić na zastąpienie takich zdejmowalnych płyt zasuwanymi mechanicznie drzwiami wodoszczelnymi o większych wymiarach niż określone w ppkt .7.1.2, pod warunkiem, że drzwi te będą zamknięte przed opuszczeniem portu i będą pozostawać zamknięte podczas podróży, z wyjątkiem przypadków pilnej konieczności według uznania kapitana. Drzwi te nie muszą spełniać wymagań ppkt 7.1.4 dotyczących pełnego zamknięcia za pomocą ręcznego mechanizmu w ciągu 90 sekund. Czas otwarcia i zamknięcia tych drzwi, zarówno kiedy statek jest w morzu, jak i w porcie, zapisuje się w dzienniku pokładowym.

14 Statki przewożące pojazdy ciężarowe wraz z towarzyszącym im personelem (R 16)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Niniejszy przepis ma zastosowanie do statków pasażerskich zaprojektowanych lub przystosowanych do przewozu pojazdów ciężarowych i towarzyszącego im personelu.
- .2 Jeżeli na takim statku całkowita liczba pasażerów, łącznie z personelem towarzyszącym pojazdom, nie przekracza $N = 12 + A/25$, gdzie A = całkowita powierzchnia pokładów (w metrach kwadratowych) pomieszczeń przeznaczonych dla rozmieszczenia pojazdów towarowych, a których wysokość w miejscu postoju oraz przy wjeździe do tych pomieszczeń wynosi nie mniej niż 4 metry, wówczas mają zastosowanie wymagania prawidła 13 pkt .10 dotyczące wodoszczelności drzwi, z wyjątkiem tego, że drzwi mogą być zainstalowane na dowolnym poziomie w grodziach wodoszczelnych dzielących przestrzeń ładunkową. Ponadto wymaga się zainstalowania na mostku nawigacyjnym automatycznych wskaźników pokazujących, że wszystkie drzwi są zamknięte, a wszystkie zamknięcia zabezpieczone.
- .3 Jeżeli przepisy niniejszego rozdziału stosowane są do takiego statku, to należy przyjąć N równe maksymalnej liczbie pasażerów, którą statek może przewozić zgodnie z niniejszą przepisem.

15 Otwory w poszyciu poniżej linii granicznej (R 17)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Liczbę otworów w poszyciu, biorąc pod uwagę założenia konstrukcyjne i normalne użytkowanie statku, ogranicza się do minimum.

- .2.1 Rozmieszczenie i skuteczność środków do zamykania wszelkich otworów w poszyciu statku odpowiada celowi, któremu służą, oraz miejscu, w którym się znajdują.
- .2.2 Z zastrzeżeniem wymagań Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych dolna krawędź iluminatora burtowego nie znajduje się w jakimkolwiek przypadku poniżej linii przeprowadzonej na burcie równolegle do pokładu grodziowego, której najniższy punkt znajduje się w odległości 2,5 % szerokości statku lub 500 mm, jeżeli odległość ta jest większa, powyżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .2.3 Wszystkie iluminatory burtowe, których dolna krawędź leży poniżej linii granicznej, są sposób tak skonstruowane, aby nikt nie mógł ich otworzyć bez zgody kapitana statku.
- .2.4 Jeżeli w przestrzeni międzypokładowej dolna krawędź któregośkolwiek z iluminatorów burtowych określonych w pkt .2.3, znajduje się poniżej linii przeprowadzonej na burcie równolegle do pokładu grodziowego i posiadającej najniższy punkt na wysokości 1,4 metra plus 2,5 % szerokości statku powyżej wodnicy ładunkowej, do której statek jest zanurzony w czasie wyjścia z portu, wówczas wszystkie iluminatory burtowe tego międzypokładu są zamykane w sposób wodoszczelny za pomocą klucza, zanim statek opuści port, przy czym iluminatory burtowe nie mogą być otwierane zanim statek nie wejdzie do następnego portu. Przy stosowaniu tego punktu może być uwzględniona poprawka na wodę słodką.
- .2.5 Iluminatory burtowe oraz ich pokrywy, do których nie ma dostępu podczas żeglugi, powinny być zamknięte i zabezpieczone, zanim statek opuści port.
- 3 Liczbę szpigatów, sanitarnych rur odpływowych i innych podobnych otworów w poszyciu statku ogranicza się do minimum w ten sposób, że jeden otwór odpływowy będzie obsługiwał możliwie największą liczbę rur sanitarnych i innych, albo też w jakikolwiek inny zadowalający sposób.
- 4 Wszystkie otwory odpływowe i dopływowe w poszyciu statku powinny być zaopatrzone w skuteczne, łatwo dostępne urządzenia, które by zapobiegały przypadkowemu przedostawaniu się wody do wnętrza statku.
- 4.1 Z zastrzeżeniem wymagań Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych i przepisów pkt .5, każdy oddzielny odpływ, przeprowadzony przez poszycie statku z pomieszczeń leżących poniżej linii granicznej, jest zaopatrzony albo w jeden samoczynny zawór zwrotny, posiadający skuteczne urządzenie do bezpośredniego zamykania go z miejsca położonego powyżej pokładu grodziowego, albo też w dwa samoczynne zwrotne zawory bez podobnego urządzenia; pod warunkiem, że wewnętrzny zawór znajduje się powyżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej w takim położeniu, że jest zawsze dostępny dla kontroli w czasie pracy.

W przypadku, gdy zawór wyposażony jest w bezpośrednie zamknięcie, miejsce jego sterowania położone powyżej pokładu grodziowego pozostaje zawsze łatwo dostępne i posiada wskaźnik otwarcia i zamknięcia.

- 4.2 Wymagania Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych stosuje się do odpływów wychodzących z pomieszczeń leżących powyżej linii granicznej i prowadzonych przez poszycie statku.
- 5 W przedziale maszynowym główne oraz pomocnicze ujęcia i odpływy wody i mechanizmów posiadają zawsze łatwo dostępne zawory pomiędzy rurociągami a poszyciem kadłuba lub pomiędzy rurociągami i zamontowanymi skrzynkami rozdzielczymi, przymocowanymi do poszyciu kadłuba. Zawory mogą być sterowane tylko na miejscu i posiadają wskaźnik otwarcia i zamknięcia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Ręcznie obsługiwane pokrętła lub uchwyty zaworów zaburtowych są łatwo dostępne. Wszystkie zawory wykorzystywane jako zawory zaburtowe zamyka się ręcznymi pokrętkami obracając je w kierunku obrotu wskazówek zegara.
- .2 Znajdujące się na burcie statku kurki lub zawory do wydmuchiwanie wody z kotłów umieszczone są w miejscach łatwo dostępnych, nie powinny znajdować się poniżej poszycia pokładu. Kurki i zawory są zaprojektowane w taki sposób, aby można było łatwo stwierdzić, czy są otwarte, czy zamknięte. Kurki są wyposażone w bezpiecznik klucza, zamontowany w taki sposób, aby w przypadku, gdy kurek jest otwarty, nie można było wyciągnąć klucza.
- .3 Wszystkie kurki i zawory na rurociągach systemów zęzowych i balastowych, systemów paliwowych i olejów smarowych, systemów przeciwpożarowych, systemów odpływowych, chłodzących, sanitarnie, śluz itp., są wyraźnie oznakowane ze w sposób wskazujący na ich funkcje.

- .4 Pozostałe rury wylotowe, jeżeli są zanurzone poniżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej, wyposażone są w urządzenia zamykające na burcie statku; jeżeli są one zanurzone powyżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej, to wyposażone są w zwykły zawór zwrotny. W obydwu przypadkach zawory nie są konieczne, jeżeli użytkowane rury są takiej samej grubości jak grubość blachy ścieków pośredniego opróżniania toalet, zlewów oraz umywalek, odprowadzania podłogowego z pralni itp. i wyposażone są w pokrywy lub inną ochronę przed naporem wody. Grubość ścian tych rur nie powinna przekraczać 14 mm.
- .5 Jeżeli zainstalowany jest zawór z mechanizmem bezpośredniego zamknięcia, miejsce, z którego może być on uruchamiany, jest łatwo dostępne i oznaczone w sposób wskazujący na to, czy zawór jest otwarty, czy zamknięty.
- .6 Jeżeli w przedziale maszynowym znajdują się zawory zamykające dopływ wody do i z mechanizmów, wystarczą, że będą one sterowane w miejscu, gdzie się znajdują, pod warunkiem, że miejsce to jest łatwo dostępne w każdych warunkach.
- .6 Wszystkie zawory i armatura mocowane w poszyciu statku wymagane przez niniejszą regulę wykonane są ze stali, brązu lub innego uznanego materiału ciągliwego. Nie wolno stosować zaworów ze zwykłego żeliwa lub materiału podobnego. Wszystkie rurociągi, do których odnosi się niniejsze prawidło, wykonane są ze stali lub innego równoważnego materiału uznanego przez administrację państwa bandery.
- .7 Furty wejściowe i ładunkowe położone poniżej linii granicznej posiadają wystarczającą wytrzymałość. Powinny one być skutecznie zamknięte przed wyjściem statku z portu, w sposób zapewniający wodoszczelność oraz pozostawać zamknięte podczas żeglugi.
- .8 Furty takie w żadnym wypadku nie mogą być położone tak, aby ich dolna krawędź znajdowała się poniżej najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.

16 Szczelność statków pasażerskich powyżej linii granicznej (R 20)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Należy podjąć wszelkie słuszne i wykonalne środki ograniczające dostęp wody i jej rozprzestrzenianie się powyżej pokładu grodziowego. Takie środki mogą obejmować grodzie częściowe lub osłony. Gdy grodzie częściowe lub osłony są ustawione na pokładzie grodziowym powyżej lub w bezpośrednim sąsiedztwie głównych grodzi podziałowych, to ich poszycie i połączenie z pokładem grodziowym nie dopuszcza przepływu wody wzdłuż pokładu, gdy uszkodzony statek znajduje się w przechyle. Jeżeli częściowa gródź wodoszczelna nie leży w jednej linii z grodzią znajdującą się poniżej pokładu, pokład grodziowy na przestrzeni między tymi grodziami należy wykonać jako skutecznie wodoszczelny.
- .2 Pokład grodziowy lub inny pokład leżący ponad nim jest strugoszczelny. Wszystkie otwory w pokładzie otwartym posiadają zrębnice o dostatecznej wysokości i wytrzymałości, jak również zaopatrzone są w skuteczne środki do ich szybkiego strugoszczelnego zamknięcia. Furty wodne, bariery i szpigaty są tak zamontowane, aby w każdych warunkach pogodowych pozwalały na szybkie spłynięcie wody z otwartych pokładów.
- .3 Na istniejących statkach klasy B otwarte wyloty rur odpowietrzających wyprowadzonych do wewnątrz nadbudówki znajdują się w odległości co najmniej 1 metra powyżej wodnicy statku przechylonego do 15° lub maksymalnego kąta przechyłu w pośrednich stadiach zatapiania określonego obliczeniowo w zależności od tego, która z tych wartości jest większa. Alternatywnie rury odpowietrzające zbiorników innych niż zbiorniki olejowe mogą przebiec wyprowadzone przez poszycie nadbudówki. Przepisy niniejszego punktu nie naruszają przepisów obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych.
- .4 Iluminatory burtowe, furty wejściowe, ładunkowe oraz inne środki do zamykania otworów w poszyciu statku powyżej linii granicznej zaprojektowane są i wykonane tak, aby były dostatecznie wytrzymałe w zależności od przedziału, w którym są zainstalowane i od położenia względem najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej.
- .5 Wszystkie iluminatory burtowe pomieszczeń położonych pod pierwszym pokładem powyżej pokładu grodziowego należy wyposażyć w odpowiednie pokrywy wewnętrzne, które mogą być łatwo i skutecznie zamykane i zapewniają wodoszczelność.

17 Zamykanie drzwi ładunkowych (R 20-1)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Następujące drzwi, umieszczone powyżej linii granicznej, są zamknięte i zabezpieczone przed wyjściem statku w jakkolwiek podróz i pozostają zamknięte i zabezpieczone dopóki statek ponownie nie zacumuje:
 - .1 drzwi ładunkowe znajdujące się w poszyciu burt lub w ścianach zamkniętych nadbudówek;
 - .2 furty dziobowe usytuowane w miejscach wskazanych w ppkt .1.1;

- .3 drzwi ładunkowe w grodzi zderzeniowej;
- .4 rampy wodoszczelne stanowiące alternatywne zamknięcie do zamknięć określonych w ppkt .1.1-1.3.
W przypadku, gdy drzwi nie mogą być otwierane lub zamykane, kiedy statek jest przy nabrzeżu, takie drzwi mogą być otwierane lub pozostawione otwarte, kiedy statek zbliża się do nabrzeża lub od niego odchodzi, ale tylko na czas, jaki jest konieczny do ich uruchomienia, kiedy to tylko będzie możliwe. Wewnętrzne drzwi dziobowe powinny być w każdym przypadku zamknięte.
- .2 Niezależnie od wymagań ppkt .1.1 i .1.4 administracja państwa bandery może wyrazić zgodę na to, aby określone drzwi mogły być otwierane na podstawie decyzji kapitana, kiedy statek jest na bezpiecznym kotwicowisku, jeżeli jest to konieczne dla eksploatacji statku lub dla zaokrętowania i wyokrętowania pasażerów i pod warunkiem, że bezpieczeństwo statku nie zostanie naruszone.
- .3 Kapitan zapewnia stosowanie skutecznego systemu nadzoru i meldowania o zamknięciu i otwarciu drzwi, do których odnosi się pkt .1.
- .4 Przed wyjściem statku w podróż kapitan zapewnia dokonanie zapisu w dzienniku pokładowym, jak jest to wymagane w prawidło 22, o czasie ostatniego zamknięcia drzwi wyszczególnionych w pkt .1 oraz o czasie każdego otwierania poszczególnych drzwi zgodnie z pkt .2.

17-1 Szczelność pokładu ro-ro (pokładu grodziowego) do pomieszczeń położonych poniżej (R 20-2)

NOWE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, C i D:

- .1.1 Z zastrzeżeniem przepisów ppkt .1.2 i 1.3 wszystkie zejściówki do przestrzeni pod pokładem grodziowym mają najniższą krawędź otworu w odległości nie mniejszej niż 2,5 metra od pokładu grodziowego;
- .1.2 jeżeli w celu umożliwienia dostępu do pomieszczeń położonych nad pokładem grodziowym zainstalowano rampy dla pojazdów, ich otwory są zamykane strugoszczelnie, w celu uniemożliwienia wtargnięcia wody poniżej pokładu, a sygnały alarmowe i wskaźniki wyprowadzone na mostek nawigacyjny;
- .1.3 administracja państwa bandery może wyrazić zgodę na umieszczenie poszczególnych zejściówek na przestrzeni pod pokładem grodziowym, pod warunkiem, że są one niezbędne dla podstawowych warunków eksploatacji statku, np. utrzymania ruchu maszynowni i magazynów, pod warunkiem, że zejściówki te będą wodoszczelne, zaś sygnały alarmowe i wskaźniki wyprowadzone na mostek nawigacyjny;
- .1.4 przejścia określone w ppkt .1.2 i .1.3 są zamykane przed odbiciem statku od nabrzeża w jakkolwiek podróz i pozostają zamknięte aż do przybicia do następnego nabrzeża;
- .1.5 kapitan zapewnia stosowanie skutecznego systemu nadzoru i meldowania dotyczącego zamykania i otwierania przejść, określonego w ppkt .1.2 i .1.3;
- .1.6 kapitan zapewnia, aby przed odbiciem statku od nabrzeża dokonano w dzienniku pokładowym wymaganych prawidłem II-1/B/22 zapisów dotyczących czasu ostatniego zamknięcia przejść, określone w ppkt .1.2 i .1.3;
- .1.7 Nowe statki pasażerskie ro-ro klasy C o długości poniżej 40 metrów oraz nowe statki pasażerskie ro-ro klasy D mogą być zgodne z ppkt .2.1-2.4 zamiast z ppkt .1.1-1.6, pod warunkiem, że wysokość zrębnic i progów wynosi co najmniej 600 mm na otwartych ładunkowych pokładach ro-ro i co najmniej 380 mm na zamkniętych ładunkowych pokładach ro-ro.

ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B:

- .2.1 wszystkie zejściówki z pokładu ro-ro, które prowadzą do przestrzeni poniżej pokładu grodziowego są strugoszczelne, a na mostku umieszcza się sygnalizację wskazującą, czy zejściówka jest otwarta, czy zamknięta;
- .2.2 wszystkie takie zejściówki są zamykane przed odbiciem od nabrzeża statku udającego się w jakkolwiek podróz i pozostają zamknięte aż do ponownego zacumowania;
- .2.3 niezależnie od wymagań ppkt .2.2, administracja państwa bandery może wyrazić zgodę, aby niektóre zejściówki były otwarte podczas podróży, ale tylko na czas wystarczający do przejścia i, jeżeli jest to niezbędne dla podstawowych warunków eksploatacji statku;
- .2.4 wymagania ppkt .2.1 się wchodzi w życie od dnia pierwszego okresowego przeglądu statku przeprowadzonego po dniu 1 lipca 1998 r.

17-2 Dostęp do pokładów ro-ro (R 20-3)

WSZYSTKIE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO:

Na wszystkich statkach pasażerskich ro-ro kapitan lub wyznaczony oficer zapewnia, aby bez wyraźnej wyrażonej zgody kapitana lub wyznaczonego oficera pasażerowie nie mogli wejść na zamknięty pokład ro-ro podczas podróży statku.

17-3 Zamknięcia w grodziach na pokładzie ro-ro (R 20-4)

NOWE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B:

- .1 Wszystkie grodzie poprzeczne lub wzdłużne, które zostały uwzględnione jako skuteczny środek ograniczenia wody morskiej zgromadzonej na pokładzie ro-ro, umieszczone są i zabezpieczone przed odbiciem statku od nabrzeża i pozostają na miejscu zabezpieczone aż do zacumowania przy następnym nabrzeżu.
- .2 Niezależnie od wymagań pkt .1, administracja państwa bandery może wyrazić zgodę, aby niektóre przejścia w tych grodziach były otwarte podczas podróży, ale tylko na czas wystarczający do przejścia i, jeżeli jest to niezbędne dla podstawowych warunków eksploatacji statku.

18 Informacja o stateczności (R 22)

NOWE STATKI KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Każdy statek pasażerski poddawany jest po ukończeniu budowy próbie pozwalającej określić parametry jego stateczności. Kapitan statku otrzymuje wszystkie zatwierdzone przez administrację bandery informacje, które są mu potrzebne do uzyskania w prosty i szybki sposób danych i wskazówek na temat stateczności statku w zmiennych warunkach eksploatacyjnych.
- .2 Jeżeli na statku zajdą jakiegokolwiek zmiany mające istotny wpływ na dostarczone kapitanowi informacje o stateczności, należy dostarczyć mu uaktualnione informacje. Gdy zajdzie taka potrzeba, statek poddawany jest ponownym próbom przechyłów.
- .3 Okresowo, w odstępach czasu nie dłuższych od pięciu lat przeprowadza się weryfikację masy statku pustego w celu sprawdzenia, czy nie uległ zmianie wypór stanu pustego i wzdłużne położenie środka ciężkości. Statek poddawany jest ponownej próbie przechyłów każdorazowo, gdy zostanie stwierdzone lub uznane za pewne 2 % zwiększenie wyporu statku pustego lub ponad 1 % wzdłużne przesunięcie środka ciężkości w stosunku do zatwierdzonej informacji o stateczności.
- .4 Administracja państwa bandery może zwolnić z próby przechyłów poszczególny statek, jeżeli zasadnicze dane stateczności są znane z prób stateczności podobnego statku i, jeżeli stwierdzi, że wszystkie te dane są wystarczające, aby mieć wiarygodne informacje o stateczności danego statku.

19 Plany zapewnienia niezatapialności statków (R 23)

NOWE STATKI KLASY B, C I D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Oficer dowodzący statkiem ma stały dostęp do planów wskazujących w sposób wyraźny granice przedziałów wodoszczelnych każdego pokładu i ładowni, znajdujących się w nich otworów wraz z urządzeniami zamykającymi i rozmieszczenie ich urządzeń sterujących, jak również rozplanowanie systemów wyrównywania przechyłów spowodowanych przez zalanie wodą. Ponadto powyższe informacje zebrane w formie broszury, udostępnia się oficerom statku.

20 Szczelność kadłuba i nadbudówki, zapobieganie awariom i kontrola (R 23-2)

Niniejsze правило ma zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich ro-ro, z takim wyjątkiem, że do statków istniejących pkt .2 stosuje się go od dnia pierwszego okresowego przeglądu przeprowadzonego po dniu 1 lipca 1998 r.

- .1 Na mostku nawigacyjnym umieszcza się wskaźniki dla wszystkich drzwi burtowych, furt ładunkowych i innych urządzeń zamykających, których niezamknięcie albo niewłaściwe zabezpieczenie mogłoby doprowadzić do zatopienia pomieszczenia kategorii specjalnej lub pomieszczeń ładunkowych ro-ro. System wskaźników zaprojektowany jest w sposób uwzględniający zasady zachowania bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia i uruchamia alarm wizualny, jeżeli drzwi nie są całkowicie zamknięte lub jeżeli urządzenia zabezpieczające nie znajdują się na swoim miejscu i nie są całkowicie zablokowane, oraz włączać alarm dźwiękowy, jeżeli takie drzwi lub środki zamykające otworzą się lub odblokują się urządzenia zabezpieczające. Tablica wskaźnikowa znajdująca się na mostku nawigacyjnym wyposażona jest w funkcje wyboru „port/podróż morska”, rozwiązana w taki sposób, że alarm dźwiękowy jest przekazywany na mostek nawigacyjny, jeżeli statek opuszcza port, a furta dziobowa lub drzwi wewnętrzne, furta rufowa lub jakiegokolwiek drzwi burtowe nie są zamknięte, albo zamykające je urządzenia nie znajdują się we właściwym położeniu. Zasilanie systemu wskaźników jest niezależne od zasilania napędu i zabezpieczenia drzwi. Systemy wskaźników, które zostały zatwierdzone przez administrację państwa bandery i zainstalowane na istniejących statkach nie podlegają zmianie.

- .2 Należy zapewnić nadzór telewizyjny przemysłowej i instalację wykrywania przecieku wody w celu wskazywania na mostku nawigacyjnym i w centrali manewrowo-kontrolnej maszynowni wszelkich przecieków przez furtę dziobową, furtę rufową lub jakiegokolwiek inne furty ładunkowe albo wjazdowe, które to przecieki mogą doprowadzić do poważnego zatopienia pomieszczeń kategorii specjalnej lub pomieszczeń ładunków ro-ro.
- .3 Pomieszczenia kategorii specjalnej i pomieszczenia ładunkowe ro-ro są stale patrolowane bądź obserwowane przy użyciu skutecznie działających środków, takich jak telewizja przemysłowa tak, aby jakiegokolwiek prze-mieszczenie się pojazdów w warunkach sztormowych lub samowolne wejście pasażerów do tych pomie-szczeń podczas podróży morskiej mogły zostać zauważone.
- .4 Instrukcje operowania zamknięciami i zabezpieczeniem dla wszystkich drzwi burtowych, furt ładunkowych i innych urządzeń zamykających, których niezamknięcie lub niewłaściwe zabezpieczenie mogłoby spowo-dować zatopienie pomieszczenia kategorii specjalnej lub pomieszczenia ładunkowego ro-ro, znajdują się na statku i są wywieszane w odpowiednim miejscu.

21 Cechowanie, okresowe uruchamianie i inspekcje drzwi wodoszczelnych itp. (R 24)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Ćwiczenia uruchamiania drzwi wodoszczelnych, iluminatorów burtowych, zaworów i mechanizmów zamy-kających szpigaty przeprowadza się co tydzień.
- .2 Wszystkie drzwi wodoszczelne znajdujące się w głównych poprzecznych grodziach wodoszczelnych, jeżeli używane są na morzu, są sprawdzane codziennie.
- .3 Drzwi wodoszczelne oraz wszystkie zawory i wskaźniki z nimi połączone, jak również wszystkie zawory, których zamknięcie wymaga wodoszczelności przedziału, a także wszystkie zawory, których uruchamianie jest konieczne do pracy układu wyrównującego przechył w razie uszkodzenia statku, poddawane są na morzu okresowej inspekcji przynajmniej raz na tydzień.
- .4 Te drzwi, zawory i mechanizmy są odpowiednio oznaczone, tak, aby mogły być właściwie użyte przy zachowaniu maksimum bezpieczeństwa.

22 Zapisy w dzienniku pokładowym (R 25)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Zanim statek opuści port, należy założyć na miejsce zdejmowalne płyty oraz zamknąć drzwi zawiasowe, iluminatory burtowe, furty wejściowe, ładunkowe i inne otwory, które stosownie do niniejszych przepisów pozostają zamknięte w czasie żeglugi. Godzinę zamknięcia tych urządzeń i godzinę otwarcia tych, które w myśl niniejszych reguł mogą zostać otwarte, zapisuje się w dzienniku pokładowym.
- .2 W dzienniku pokładowym dokonuje się zapisów o wszystkich ćwiczeniach i inspekcjach wymaganych w prawie 21, podając wyraźnie wszystkie dostrzeżone usterki.

23 Podnoszone platformy i rampy dla pojazdów

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Na statkach wyposażonych w pokłady podwieszane, przeznaczone do przewozu pojazdów osobowych, ich budowa, instalacja i działanie pozostają zgodne z rozwiązaniami przyjętymi przez administrację państwa bandery. W odniesieniu do konstrukcji stosuje się odpowiednie zasady uznanej organizacji.

24 Poręcze

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D ZBUDOWANE W DNIU 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .1. Na zewnętrznych pokładach, do których mają dostęp pasażerowie i które nie posiadają nadburcia o odpowiedniej wysokości, należy umieścić poręcze o wysokości nie mniejszej niż 1 100 mm licząc od powierzchni pokładu, które są zaprojektowane i ustawione w taki sposób, aby pasażer nie mógł na nie wejść i przypadkowo spaść z pokładu.
- .2. Schody i podesty znajdujące się na tych zewnętrznych pokładach posiadają poręcze o równoważnej konstrukcji.

CZĘŚĆ C

URZĄDZENIA MASZYNOWE

1. **Postanowienia ogólne (R 26)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Urządzenia maszynowe, kotły i inne zbiorniki ciśnieniowe, wraz z przynależnymi do nich instalacjami rurociągów oraz armaturą instaluje się i ochrania w taki sposób, aby ograniczyć do minimum możliwość zagrożenia dla znajdujących się na statku osób, zwracając szczególną uwagę na części ruchome, powierzchnie gorące i inne niebezpieczeństwa.
- .2 Należy przewidzieć środki zapewniające utrzymanie lub przywrócenie prawidłowego działania urządzeń napędowych, nawet w przypadku, jeżeli jedno z urządzeń pomocniczych będzie unieruchomione.
- .3 Należy przewidzieć środki pozwalające na uruchomienie urządzenia bez pomocy z zewnątrz, w przypadku, gdy statek ma wyłączone wszystkie źródła energii.

NOWE STATKI KLASY B i C:

- .4 Główna maszyna napędowa oraz wszystkie maszyny pomocnicze istotne dla napędu i bezpieczeństwa statku powinny, tak jak zostały na statku zamontowane, być zdolne do pracy, gdy statek jest w pozycji wyprostowanej i gdy posiada przechył do 15 ° włącznie w warunkach statycznych oraz do 22,5 ° w warunkach dynamicznych (kołysanie boczne) na dowolną burtę i jednocześnie jest przegłębiany dynamicznie (kołysanie wzdłużne) do 7,5 ° na dziób lub rufę.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .5 Należy zapewnić środki umożliwiające zatrzymanie maszyny napędowej i śruby napędowej w nagłym przypadku z odpowiedniego miejsca położonego poza centrum manewrowo-kontrolnym, na przykład z otwartego pokładu lub mostka.

STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE W DNIU 1 STYCZNIA 2003 R. i PÓŹNIEJ

- .6 Położenie i układ obsługi rurociągów odpowietrzających zbiorników rozchodowych i osadowych paliwa, oraz zbiorników oleju smarowego są takie, aby w przypadku uszkodzenia rurociągów odpowietrzającego nie prowadziło to do bezpośredniego zagrożenia przedostania się bryzgów wody morskiej lub wody deszczowej. Dwa zbiorniki rozchodowe dla każdego rodzaju paliwa używanego na statku niezbędnego do napędu i ważnych systemów lub równoważne rozwiązania są zainstalowane na każdym statku o pojemności wystarczającej na, co najmniej 8 godzin dla statków klasy B oraz 4 godziny dla statków klasy C i D, przy maksymalnej ciągłej pracy napędu głównego i normalnym obciążeniu roboczym w morzu zespołu prądotwórczego.

2. **Silniki spalinowe (R 27)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Silniki spalinowe o średnicy cylindra 200 mm i większej lub o objętości skrzyni korbowej 0,6 m³ i większej, są wyposażone na skrzyni korbowej w przeciwybuchowe zawory bezpieczeństwa odpowiedniego typu i o wystarczającej powierzchni przelotu. Zawory bezpieczeństwa są odpowiednio usytuowane lub wyposażone w środki, które zapewnią takie skierowanie wylotu, aby zminimalizować możliwość obrażeń członków załogi.

3. **Pompowe instalacje zęzowe (R 21)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1.1 Każdy statek należy wyposażać w skutecznie działającą pompową instalację zęzową, zdolną w każdych warunkach pracy wypompować i osuszyć każdy przedział wodoszczelny, inny niż stałe zbiorniki słodkiej wody, wody balastowej, paliw płynnych lub płynnych ładunków, dla których przewidziane są inne skuteczne urządzenia pompujące. Należy zapewnić skuteczne środki do usuwania wody z ładowni posiadających izolację termiczną.
- .1.2 Pompy sanitarne, balastowe lub ogólnego użytku mogą być uważane za niezależne mechaniczne pompy zęzowe, jeżeli mają niezbędne połączenia z pompowym układem zęzowym.
- .1.3 Wszystkie rurociągi zęzowe umieszczone wewnątrz lub poniżej zbiorników paliwa, jak również w maszynowniach lub kotłowniach, włącznie z pomieszczeniami zespołu pomp paliwowych i zbiorników osadowych paliwa, są wykonane ze stali lub innych odpowiednich materiałów.
- .1.4 System pompowych instalacji zęzowych i balastowych jest urządzony w taki sposób, aby uniemożliwiał przedostawanie się wody z morza i z balastowych zbiorników wodnych do przedziałów ładunkowych i maszynowych albo z jednego przedziału do drugiego. Należy uwzględnić zabezpieczenie zbiorników głębokich, mających połączenia z rurociągami zęzowymi i balastowymi, przed zapełnieniem ich przez nieuwagę wodą morską, gdy zawierają ładunek, jak również zabezpieczyć je przed opróżnieniem przez pompę zęzową, gdy zawierają balast wodny.

- .1.5 Wszystkie skrzynki rozdzielcze i zawory obsługiwane ręcznie połączone z systemem pomp zęzowych znajdują się w miejscach dostępnych w każdym czasie w zwykłych okolicznościach.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1.6 Należy zapewnić wypompowania i osuszenia zamkniętych pomieszczeń ładunkowych znajdujących się na pokładzie grodziowym.
- .1.6.1 W przypadku, gdy wysokość wolnej burty liczonej od pokładu grodziowego albo usytuowanie pokładu wolnej burty jest takie, że krawędź pokładu zanurza się przy przechyle bocznym statku większym od 5°, osuszania dokonuje się za pomocą odpowiedniej ilości i wielkości szpigatów z wylotami prowadzącymi bezpośrednio za burtę, które należy zainstalować zgodnie z wymaganiami prawidła 15.
- .1.6.2 Jeżeli wolna burta jest taka, że krawędź pokładu grodziowego zanurza się przy przechyle bocznym statku równym 5° lub mniejszym, odprowadzenie wody z zamkniętych przedziałów ładunkowych znajdujących się na pokładzie grodziowym kieruje się do odpowiedniego pomieszczenia lub pomieszczeń o wystarczającej pojemności wyposażonych w instalację alarmową wysokiego poziomu wody oraz odpowiednie urządzenie do odprowadzania wody za burtę. Ponadto:
- 1 będzie zapewniona taka liczba, wymiary i rozmieszczenie szpigatów, aby uniknąć gromadzenia się nadmiernej ilości rozlanej wody;
 - 2 będą zapewnione takie urządzenia pompujące, wymagane niniejszym prawidłem, które uwzględniają wymagania dotyczące gaśniczych instalacji wodnych o stałym ciśnieniu;
 - 3 będzie zapewnione, aby woda zanieczyszczona benzyną lub innymi substancjami niebezpiecznymi nie była odprowadzana do przedziałów maszynowych lub innych pomieszczeń, w których mogą znajdować się źródła zapłonu; oraz
 - 4 wyposażenie szpigatów w środki zapobiegające ubytkowi gazu gaśniczego tam, gdzie pomieszczenie ładunkowe chronione jest przez instalację gaśniczą na dwutlenek węgla.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D:

- .1.6.3 Instalacja osuszająca pokłady ro-ro oraz pokłady przeznaczone dla pojazdów jest wystarczająco wydajna, aby szpigaty, furty odpływowe itp., na prawej burcie i na lewej burcie mogły odprowadzić wodę pochodzącą z urządzeń zraszających i pożarowych, z uwzględnieniem przechyłu i przegłębienia statku.
- .1.6.4 Jeżeli są one wyposażone w dysze i hydranty, w pomieszczeniach rekreacyjnych przeznaczonych dla pasażerów i załogi, należy umieścić wystarczającą liczbę szpigatów dla odprowadzenia wody pochodzącej z głowic zraszających znajdujących się w takim pomieszczeniu i dwóch węży pożarowych z prądnicami. Szpigaty umieszczane są w najbardziej skutecznych miejscach, np. w każdym rogu.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .2.1 Pompowa instalacja zęzowa wymagana w ppkt .1.1 jest zdolna do działania we wszystkich spotykanych w praktyce warunkach po uszkodzeniu statku, bez względu na to, czy statek posiada przechył, czy też nie. W tym celu rury ssące zazwyczaj doprowadzone są do obu burt, z wyjątkiem wąskich przedziałów w końcach statku gdzie można uznać za wystarczający tylko jedną rurę ssącą. W przedziałach o nietypowym kształcie mogą być wymagane dodatkowe rury ssące. Należy zastosować odpowiednie urządzenia, aby woda znajdująca się w przedziale miała łatwy dopływ do rur ssących.
- .2.2 Tam, gdzie ma to zastosowanie, umieszcza się pompy zęzowe z napędem mechanicznym w osobnych przedziałach wodoszczelnych tak urządzonych i położonych, aby przedziały te nie mogły być zatopione na skutek tego samego uszkodzenia. Jeżeli silnik główny, mechanizmy pomocnicze i kotły znajdują się w dwóch lub więcej przedziałach wodoszczelnych, to pompy mogące osuszyć zęzy rozdziela się, w miarę możliwości, między te przedziały.
- .2.3 Z wyjątkiem dodatkowych pomp, które mogą osuszać tylko przedziały skrajników, każda wymagana pompa zęzowa powinna mieć możliwość ssania wody z każdego przedziału, który powinien być osuszony według ppkt .1.1.
- .2.4 Każda pompa zęzowa o napędzie mechanicznym jest w stanie nadać wodzie w wymaganym głównym rurociągu zęzowym szybkość nie mniejszą niż 2 m/s. Niezależne pompy zęzowe o napędzie mechanicznym zainstalowane w przedziałach maszynowych powinny ssać wodę bezpośrednio z tych przedziałów z tym zastrzeżeniem, że nie można wymagać, aby w każdym z nich było więcej niż dwie rury ssące. Jeżeli przewiduje się dwie lub więcej rur ssących, należy umieścić przynajmniej po jednej z nich na każdej burcie statku. Bezpośrednie rury ssące powinny być odpowiednio dostosowane, te zaś, które są w przedziale maszynowym, powinny posiadać średnice nie mniejsze od średnicy głównego rurociągu zęzowego.

- .2.5 Oprócz bezpośredniego rurociągu żęzowego lub rur ssących wymaganych w ppkt .2.4, należy poprowadzić bezpośredni awaryjny rurociąg żęzowy z zaworem zwrotnym od największej będącej w dyspozycji niezależnej pompy z napędem mechanicznym dochodzący do poziomu ssania żęz z przedziału maszynowego. Średnica tego bezpośredniego rurociągu ssącego jest taka sama jak średnica użytkowanych pomp.
- .2.6 Wrzeczona burtowych zaworów wlotowych i zaworów bezpośrednich rurociągów żęzowych należy wyprowadzić dostatecznie wysoko ponad podłogę maszynowni.
- .2.7 Wszystkie rurociągi żęzowe są, aż do połączenia z pompami, niezależne od pozostałych rurociągów.
- .2.8 Średnicę „d” głównego rurociągu żęzowego należy obliczać zgodnie z poniższym wzorem. Jednakże rzeczywista średnica wewnętrzna głównego rurociągu żęzowego może mieć wymiar zaokrąglony do wielkości standardowej uznania uznanej przez państwo bandery: główny rurociąg żęzowy ssący:

$$d = 25 + 1,68\sqrt{L(B + D)}$$

odgałęzienia ssącego rurociągu żęzowego między skrzynkami zbiorczymi i systemami ssącymi:

$$d = 25 + 2,15\sqrt{L_1(B + D)}$$

gdzie

„d” jest średnicą wewnętrzną głównego rurociągu żęzowego (w milimetrach),

„L” i „B” są długością i szerokością statku (w metrach),

„L₁” jest szerokością przedziału

„D” jest wysokością statku do pokładu grodziowego (w metrach); jednakże na statku posiadającym zamkniętą ładownię położoną na pokładzie grodziowym, osuszaną do wewnątrz zgodnie z wymaganiami ppkt .1.6.2 i rozciągającą się na całej długości statku, „D” jest mierzone z punktu znajdującego się bezpośrednio ponad pokładem grodziowym. Jeżeli długość zamkniętych przestrzeni ładunkowych jest mniejsza, „D” jest równe wysokości statku do pokładu grodziowego, do której dodaje się współczynnik lh/L, gdzie „l” i „h” są odpowiednio całkowitą długością i wysokością tych przedziałów.

- .2.9 Należy zastosować odpowiednie środki, aby żaden przedział obsługiwany przez rurociąg żęzowy nie mógł być zatopiony w razie rozłączenia albo uszkodzenia rurociągu w innym przedziale na skutek zderzenia lub wejścia na mieliznę. W tym celu, gdy rurociąg będzie przechodził w jakimkolwiek miejscu bliżej burty statku niż w odległości jednej piątej szerokości (mierzonej pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej), albo gdy będzie zainstalowany w stępce skrzynkowej, należy zainstalować zawór zwrotny na rurze w przedziale, w którym znajduje się wlot do rurociągu.
- .2.10 Skrzynki rozdzielcze i zawory połączone z systemem rurociągów żęzowych są tak rozmieszczone, aby w razie zatopienia jedna z pomp żęzowych mogła obsłużyć dowolny zatopiony przedział. Ponadto uszkodzenie pompy lub jej podłączenia do głównego rurociągu żęzowego położonego na burcie poza linią biegnącą na jednej piątej szerokości statku nie może spowodować unieruchomienia systemu żęzowego. Jeżeli istnieje tylko jeden system rurociągów, wspólnych dla wszystkich pomp, to zawory niezbędne do obsługi ssących rurociągów żęzowych powinny być sterowane z miejsc położonych powyżej pokładu grodziowego. Jeżeli oprócz głównego systemu żęzowego istnieje jeszcze system awaryjny, to powinien być on niezależny od systemu głównego i tak urządzony, aby pompa zdolna była osuszyć każdy przedział w razie zatopienia tak jak zostało to określone w ppkt .2.1; w tym przypadku wymaga się, aby tylko zawory niezbędne do funkcjonowania systemu awaryjnego mogły być sterowane z miejsc położonych powyżej pokładu grodziowego.
- .2.11 Wszystkie wymienione w pkt .2.10 kurki i zawory, które mogą być sterowane z miejsc położonych powyżej pokładu grodziowego, posiadają w miejscu ich zainstalowania pokrętła wyraźnie oznaczone i zaopatrzone w urządzenia wskazujące, czy zawory są zamknięte, czy otwarte.

4 Liczba i typy pomp zęzowych (R 21)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

do 250 pasażerów: jedna pompa głównej zawieszona na napędzie głównym i jedna niezależna pompa mechaniczna, umieszczona i zasilana poza maszynownią

więcej niż 250 pasażerów: jedna pompa głównej zawieszona na napędzie głównym i dwie niezależne pompy mechaniczne, z których jedna powinna być umieszczona i zasilana poza maszynownią

Pompę zawieszoną na napędzie głównym można zastąpić niezależnie zasilaną pompą mechaniczną.

Przenośne pompy obsługiwane ręcznie mogą być wykorzystywane do osuszania bardzo małych przedziałów.

5 Ruch wsteczny (R 28)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.1 Należy przewidzieć dostateczną moc biegu wstecz w celu zapewnienia odpowiedniej zdolności manewrowej statku we wszystkich normalnych okolicznościach.

.2 Należy wykazać i udokumentować, że mechanizmy są zdolne do zmiany kierunku naporu śruby w dostatecznym czasie oraz na możliwej do przyjęcia odległości i zatrzymania w ten sposób statku przy największej szybkości eksploatacyjnej do przodu, na możliwej do przyjęcia odległości.

.3 Czasy zatrzymania, kursy statku i odległości zarejestrowane w czasie prób, wraz z wynikami prób mających na celu określenie zdolności statków z napędem wielośrubowym do nawigacji i manewrowania z jedną lub kilkoma śrubami napędowymi niedziałającymi, dostępne są na statku do użytku kapitana lub wyznaczonych członków załogi.

6 Urządzenie sterowe (R 29)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.1 Każdy statek wyposażony jest w skuteczne główne urządzenie sterowe oraz skuteczne pomocnicze urządzenie sterowe. Główne urządzenie sterowe oraz pomocnicze urządzenie sterowe zaprojektowane są w taki sposób, aby niesprawność jednego z nich nie uniemożliwiała użytkowania drugiego.

.2 Główne urządzenie sterowe i trzon sterowy odpowiadają następującym warunkom:

.2.1 są dostatecznie mocnej konstrukcji i umożliwiają sterowanie statkiem przy najwyższej szybkości eksploatacyjnej przy biegu naprzód oraz są tak skonstruowane, aby nie zostały uszkodzone przy największej szybkości na biegu wstecznym;

.2.2 przy największym zanurzeniu statku zapewniają możliwość przełożenia steru z wychylenia 35° na jedną burtę do wychylenia 35° na drugą burtę przy biegu naprzód z największą szybkością eksploatacyjną i w takich samych warunkach czas przełożenia steru z wychylenia 35° na jedną burtę do wychylenia 30° na drugą burtę nie powinien przekraczać 28 sekund;

.2.3 posiadają napęd mechaniczny, jeżeli jest to konieczne dla spełnienia wymagań ppkt .2.2.2 i we wszystkich przypadkach gdy, aby spełnić wymagania ppkt .2.2.1, wymagany jest trzon steru o średnicy przekraczającej 120 mm na wysokości sterownicy, bez uwzględnienia ewentualnego wzmocnienia niezbędnego do żeglugi w lodach.

.3 Jeżeli występuje pomocnicze urządzenie sterowe spełnia następujące warunki:

.1 jest dostatecznie mocnej konstrukcji i umożliwia sterowanie statkiem przy szybkości umożliwiającej nawigację; istnieje możliwość szybkiego jego uruchomienia w razie nagłej potrzeby;

.2 zapewnia możliwość przełożenia steru z wychylenia o 15° na jedną burtę do wychylenia o 15° na drugą burtę przy największym zanurzeniu i w ruchu naprzód z szybkością równą połowie maksymalnej szybkości eksploatacyjnej lub z szybkością 7 węzłów, jeżeli ta ostatnia jest większa; oraz

.3 posiada napęd mechaniczny, jeżeli jest to konieczne dla spełnienia wymagań ppkt .3.2 i we wszystkich przypadkach, gdy wymagany jest trzon steru o średnicy przekraczającej 230 mm na wysokości sterownicy, bez uwzględnienia ewentualnego wzmocnienia niezbędnego do żeglugi w lodach.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.4 Zespoły napędowe urządzeń sterowych:

- .1 zaprojektowane są w taki sposób, aby ponownie automatycznie się uruchamiały, po przywróceniu zasilania w energię po awarii tego zasilania; oraz
- .2 istnieje możliwość uruchamiania ich z miejsca znajdującego się na mostku nawigacyjnym. W przypadku uszkodzenia układu zasilającego w energię jednego z zespołów napędowych urządzenia sterowego, na mostku nawigacyjnym uruchamia się alarm dźwiękowy i optyczny.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.5 Jeżeli główne urządzenie sterowe składa się z dwóch lub więcej identycznych zespołów napędowych, to umieszczenie pomocniczego urządzenia sterowego nie jest konieczne, po warunkiem, że:

- .1 główne urządzenie sterowe może przekładać ster, jak wymaga ppkt .2.2.2, gdy jakkolwiek z zespołów napędowych nie działa; oraz
- .2 główne urządzenie sterowe jest zaprojektowane w taki sposób, że w przypadku pojedynczego uszkodzenia jednego z jego rurociągów lub w jednym z zespołów napędowych można odizolować uszkodzenie w taki sposób, że zdolność sterowania będzie zachowana lub szybko odzyskana.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.6 Istnieje możliwość sterowania urządzeniem sterowym:

- .1 w przypadku głównego urządzenia sterowego, z mostka nawigacyjnego, jak również z pomieszczenia maszyny sterowej;
 - .2 gdy główne urządzenie sterowe zaprojektowane zgodnie z przepisami pkt .4, jest obsługiwane przez dwa niezależne układy sterownicze, to oba mogą być uruchamiane z mostka nawigacyjnego. W tym celu nie istnieje konieczność instalowania dwóch kół lub dźwigni sterowych. Jeżeli układ sterujący posiada telemotor hydrauliczny, instalacja drugiego układu sterującego nie jest konieczna.
 - .3 w przypadku pomocniczej maszyny sterowej, z pomieszczenia maszyny sterowej, a, jeżeli jest to urządzenie mechaniczne, to także z mostka nawigacyjnego, przy czym układ ten musi być niezależny od układu sterowniczego głównego urządzenia sterowego.
- .7 Każdy układ sterujący głównym urządzeniem sterowym lub pomocniczym urządzeniem sterowym, który obsługiwany jest z mostka nawigacyjnego odpowiada następującym wymaganiom:
- .1 jeżeli jest układem elektrycznym, powinien posiadać swój własny odrębny obwód elektryczny urządzenia sterowego zasilany z punktu położonego w pomieszczeniu maszyny sterowej lub bezpośrednio z szyn rozdzielnic zasilającej ten obwód elektryczny w miejscu rozdzielnic, które znajduje się obok zasilania układu elektrycznego urządzenia sterowego;
 - .2 w pomieszczeniu maszyny sterowej należy umieścić środki pozwalające na odłączenie od urządzenia sterowego dowolnego układu sterującego, który jest uruchamiany z mostka nawigacyjnego;
 - .3 istnieje możliwość uruchamiania go z miejsca położonego na mostku nawigacyjnym;
 - .4 w przypadku awarii zasilania w energię elektryczną układu sterującego urządzeniem sterowym, na mostku nawigacyjnym uruchomia alarm dźwiękowy i optyczny; oraz
 - .5 zapewnia się jedynie zabezpieczenie przeciw zwarciom w obwodach zasilania układu sterującego urządzeniem sterowym.
- .8 Obwody elektryczne i układy sterujące urządzeniem sterowym, jak również podłączone do nich części, kable i przewody rurowe, określone w niniejszym prawidło oraz w prawidło 7, są prowadzone jak najdalej od siebie na całej swojej długości.
- .9 Należy zapewnić łączność między mostkiem nawigacyjnym i pomieszczeniem maszyny sterowej.

.10 Położenie kątowe steru lub sterów:

- .1 wskazuje się na mostku nawigacyjnym, jeżeli urządzenie sterowe jest urządzeniem mechanicznym. Wskaźnik wychYLENIA steru jest niezależny od układu sterowania urządzeniem sterowym;
- .2 jest możliwe do określenia w pomieszczeniu maszyny sterowej.

.11 Urządzenia sterowe z napędem hydraulicznym są wyposażone w:

- .1 środki do utrzymania czystości płynu hydraulicznego uwzględniające typ i konstrukcję systemu hydraulicznego;
- .2 sygnalizację alarmową niskiego poziomu płynu hydraulicznego dla każdego zbiornika płynu hydraulicznego w celu podania informacji o wycieku płynu tak szybko jak jest to możliwe. Dźwiękowe i optyczne urządzenia alarmowe włączają się na mostku nawigacyjnym i w przedziale maszynowym, tam gdzie można je łatwo zauważyć; oraz
- .3 zamontowany na stałe zapasowy zbiornik o pojemności wystarczającej, co najmniej do ponownego naładowania urządzenia wykonawczego, włącznie z jego zbiornikiem, jeżeli główne urządzenie sterowe jest napędzane mechanicznie. Zbiornik ten jest na stałe połączony przewodami rurowymi z systemem hydraulicznym w taki sposób, aby systemy hydrauliczne można było szybko ponownie napełnić z miejsca położonego w pomieszczeniu maszyny sterowej oraz powinny posiadać wskaźnik poziomu zawartości.

.12 Pomieszczenie maszyny sterowej spełniają następujące warunki:

- .1 są łatwo dostępne i, o ile jest to praktycznie możliwe, oddzielone od pomieszczenia maszynowego; oraz
- .2 wyposażone w odpowiednie rozwiązania zapewniające roboczy dostęp do urządzenia sterowego i jego układu sterowania. Rozwiązania te obejmują poręcze, gretingi lub inne powierzchnie przeciwpoślizgowe i mają na celu zapewnienie odpowiednich warunków pracy w przypadku wycieku płynu hydraulicznego.

7 Dodatkowe wymagania dotyczące elektrycznych lub elektrohydraulicznych urządzeń sterowych (R 30)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Na mostku nawigacyjnym oraz na odpowiednim stanowisku sterowania głównymi mechanizmami instaluje się wskaźniki działania silników elektrycznych lub elektrohydraulicznych urządzeń sterowych.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .2 Każde elektryczne lub elektrohydrauliczne urządzenie sterowe, w skład którego wchodzi jeden lub większa liczba zespołów napędowych ma co najmniej dwa wyłącznie do tego celu obwody zasilane z głównej rozdzielnicy; jednak jeden z obwodów może być zasilany z awaryjnej rozdzielnicy. Pomocnicze elektryczne lub elektrohydrauliczne urządzenie sterowe skojarzone z elektrycznym lub elektrohydraulicznym głównym urządzeniem sterowym może być podłączone do jednego z obwodów zasilających te ostatnie. Obwody zasilające elektryczne lub elektrohydrauliczne urządzenie sterowe ma dostateczną obciążalność dla zasilania wszystkich silników, które mogą być do niego jednocześnie przyłączone i które mogą wymagać jednoczesnej pracy.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .3 Obwody oraz silniki elektryczne i elektrohydrauliczne urządzenia sterowe powinny być zabezpieczone przed zwarciami i wyposażone w sygnalizację alarmową o przeciążeniu. Jeżeli jest przewidziane zabezpieczenie nadmiarowo-prądowe, uwzględniające prąd rozruchu, to powinno ono być nastawione na wartość nie mniejszą niż podwójny prąd pełnego obciążenia tak zabezpieczonego silnika lub obwodu i umożliwić przepływ właściwych prądów rozruchowych.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

Alarmy wymagane w niniejszym punkcie są zarówno dźwiękowe, jak i optyczne, zainstalowane w pomieszczeniu maszyny głównej lub w centrali kontrolno-manewrowej, z której normalnie odbywa się sterowanie maszyną główną oraz są umieszczone w widocznym miejscu. Alarmy te powinny również spełniać wymagania prawidła 6 część E niniejszego rozdziału, jeżeli jest ono stosowane.

.4 Jeżeli pomocnicze urządzenie sterowe, od którego, zgodnie z prawidłem .6.3.3, wymaga się, aby miało napęd mechaniczny, nie ma napędu elektrycznego lub jest napędzane przez silnik elektryczny o innym przeznaczeniu podstawowym, to główne urządzenie sterowe może być zasilane przez jeden obwód z rozdzielnicy głównej. Jeżeli taki silnik elektryczny o innym przeznaczeniu podstawowym wykorzystany jest do napędu takiego pomocniczego urządzenia sterowego, to administracja państwa bandery może zezwolić na odstąpienie od stosowania wymagań pkt .3, jeżeli urządzenia zabezpieczające wykonane są zgodnie z jej wymaganiami oraz spełnione są wymagania prawideł 6.4.1 i .6.4.2 mające zastosowanie do pomocniczego urządzenia sterowego.

8 Systemy wentylacji przedziałów maszynowych (R 35)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Przedziały maszynowe kategorii A są odpowiednio przewietrzane tak, aby zapewnić, że gdy znajdujące się w nich mechanizmy i kotły pracują z pełną mocą w każdych warunkach pogodowych, łącznie ze sztormem, utrzymywany jest dopływ powietrza do tych pomieszczeń, wystarczający dla bezpieczeństwa i komfortu załogi oraz do pracy urządzeń maszynowych.

9 Łączność między mostkiem nawigacyjnym a przedziałem maszynowym (R 37)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Należy zapewnić, co najmniej dwa niezależne środki łączności pozwalające przekazywać rozkazy z mostka do stanowiska w przedziale maszynowym lub w centrali manewrowo-kontrolnej, skąd normalnie odbywa się sterowanie obrotami i kierunkiem naporu śruby; jednym z nich powinien być telegraf maszynowy zapewniający wizualne wskazanie przekazywanych komend i uzyskiwanych odpowiedzi zarówno w przedziale maszynowym, jak i na mostku nawigacyjnym. Należy zapewnić odpowiednie środki łączności między mostkiem i przedziałem maszynowym z innymi stanowiskami, z których można sterować obrotami i kierunkiem naporu śrub napędowych.

10 Alarm dla mechaników (R 38)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Należy zapewnić alarm dla mechaników, uruchamiany w zależności od potrzeby, z centrali manewrowo-kontrolnej lub z pomostu manewrowego, wyraźnie słyszalny w pomieszczeniach mieszkalnych mechaników.

11 Usytuowanie urządzeń awaryjnych (R 39)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Przed grodzią zderzeniową od strony dziobu nie należy instalować awaryjnych źródeł energii elektrycznej, pomp pożarowych, pomp żęzowych, z wyjątkiem specjalnie przeznaczonych do obsługi pomieszczeń położonych przed grodzią zderzeniową, żadnej stałej instalacji gaśniczej wymaganej w rozdziale II-2, ani innych urządzeń awaryjnych ważnych dla bezpieczeństwa statku, z wyjątkiem wind kotwicznych.

12 Sterowanie mechanizmami (R 31)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Główne i pomocnicze mechanizmy o zasadniczym znaczeniu dla napędu i bezpieczeństwa statku należy wyposażać w skuteczne środki do ich obsługi i sterowania.

.2 W przypadku, gdy jest mechanizmy napędowe są zdalnie sterowane z mostka nawigacyjnego, a pomieszczenia maszynowe mają być obsadzone wachtą, to należy:

.1 w każdych warunkach żeglugowych, z manewrami włącznie, szybkość, kierunek naporu śruby i, jeżeli ma to zastosowanie, skok śruby napędowej, są w pełni sterowalne z mostka nawigacyjnego;

.2 zdalne sterowanie każdą niezależną śrubą napędową odbywa się za pomocą urządzenia sterowniczego, tak zaprojektowanego i wykonanego, aby posługiwanie się nim nie wymagało zwracania szczególnej uwagi na funkcjonalne właściwości mechanizmu. W przypadku, gdy przewidziany jest napęd za pomocą wielu śrub pracujących równocześnie, to może on być kontrolowany przez jedno urządzenie zdalnie sterujące;

.3 mechanizmy napędu głównego wyposażone są w urządzenie do ich awaryjnego zatrzymania z mostka nawigacyjnego, które jest niezależne od układu sterowania nimi z mostka nawigacyjnego;

.4 wydawane z mostka rozkazy dotyczące mechanizmów napędowych są wskazywane w centrali manewrowo-kontrolnej lub w zależności od sytuacji, na pomoście manewrowym;

- .5 zdalne sterowanie mechanizmami napędowymi możliwe jest w danej chwili tylko z jednego stanowiska; na takich stanowiskach sterowania dopuszcza się wzajemnie połączone zespoły sterujące. Na każdym stanowisku znajduje się wskaźnik informujący, z którego stanowiska odbywa się sterowanie mechanizmami napędowymi. Przekazywanie sterowania między mostkiem a przedziałami maszynowymi możliwe jest tylko z głównego przedziału maszynowego lub z centrali manewrowo-kontrolnej. Układ ten obejmuje środki zabezpieczające przed znacznymi zmianami naporu śruby napędowej podczas przekazywania sterowania z jednego stanowiska na drugie;
- .6 istnieje możliwość lokalnego sterowania napędowa mechanizmami napędowymi, nawet w przypadku uszkodzenia dowolnej części układu zdalnego sterowania;
- .7 układ zdalnego sterowania jest tak wykonany, aby w przypadku jego uszkodzenia podawany był sygnał alarmowy. Nastawione obroty i kierunek naporu śruby napędowej powinny utrzymywane są do czasu przejścia sterowania przez stanowisko lokalne;
- .8 na mostku nawigacyjnym umieszcza się wskaźniki:
 - .1 liczby i kierunku obrotów śruby w przypadku śrub napędowych o stałym skoku;
 - .2 liczby obrotów i skoku śruby, w przypadku śrub napędowych o skoku nastawnym;
- .9 na mostku nawigacyjnym oraz w przedziale maszynowym należy przewidzieć alarm wskazujący niskie ciśnienie powietrza rozruchowego, ustawiony na poziomie pozwalającym na wykonanie dalszych rozruchów silnika głównego. Jeżeli układ zdalnego sterowania maszynami napędowymi umożliwia automatyczne rozruchy, to liczba ponownych rozruchów automatycznych, w przypadku, gdy są one nieudane, powinna być ograniczona w celu zapewnienia wystarczającego ciśnienia powietrza rozruchowego dla przeprowadzenia rozruchów lokalnych.
- .3 Jeżeli napęd główny i związane z nim mechanizmy, łącznie z głównymi źródłami energii elektrycznej, wyposażone są w różnym stopniu w układy sterowania automatycznego lub zdalnego i są pod ciągłym nadzorem z pomieszczenia manewrowego, urządzenia i układy sterowania są tak zaprojektowane, wyposażone i zainstalowane, aby działanie mechanizmów było równie bezpieczne i skuteczne, jakby były one pod bezpośrednim nadzorem; w tym celu należy odpowiednio stosować правило II-1/E/1 do II-1/E/5. Szczególną uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie takich pomieszczeń przed pożarem oraz zalaniem.
- .4 Zasadniczo automatyczne układy rozruchu, obsługi i sterowania zawierają urządzenia do przejścia ręcznej kontroli nad układami automatyki. Uszkodzenie jakiegokolwiek części tych układów nie przeszkadza ręcznemu sterowaniu.

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

- .5 Statki spełniają wymagania określone w pkt 1-4.
 - .1. Główne i pomocnicze mechanizmy o zasadniczym znaczeniu dla napędu, sterowania i bezpieczeństwa statku należy wyposażać w skuteczne środki do ich obsługi i sterowania. Wszystkie układy sterowania o zasadniczym znaczeniu dla napędu, sterowania i bezpieczeństwa statku są od siebie niezależne i zaprojektowane w taki sposób, aby niesprawność jednego urządzenia nie miała wpływu na działanie innego układu.
 - .2. W przypadku, gdy jest mechanizmy napędowe są zdalnie sterowane z mostka nawigacyjnego, to:
 - .1 w każdych warunkach żeglugowych, z manewrami włącznie, szybkość, kierunek naporu śruby i, jeżeli ma to zastosowanie, skok śruby napędowej, są w pełni sterowalne z mostka nawigacyjnego;
 - .2 zdalne sterowanie każdą niezależną śrubą napędową odbywa się za pomocą jednego urządzenia sterującego, wykonującego automatycznie wszystkie właściwe mu funkcje, włączając w to, w zależności od przypadku, urządzenia ochrony mechanizmu napędowego przed przeciążeniami. W przypadku, gdy przewidziany jest napęd za pomocą wielu śrub pracujących równocześnie, może on być kontrolowany przez jedno urządzenie sterujące;
 - .3 mechanizmy napędu głównego wyposażone są w urządzenie do ich awaryjnego zatrzymania z mostka nawigacyjnego, które powinno być niezależne od układu sterowania nimi z mostka nawigacyjnego;
 - .4 wydawane z mostka rozkazy dotyczące mechanizmów napędowych są wskazywane w centrali manewrowo-kontrolnej i na pomoście manewrowym;

.5 zdalne sterowanie mechanizmami napędowymi jest możliwe w danej chwili tylko z jednego stanowiska; na takich stanowiskach sterowania dopuszcza się wzajemnie połączone zespoły sterujące. Na każdym stanowisku umieszcza się wskaźnik informujący, z którego stanowiska odbywa się sterowanie mechanizmem napędowym. Przekazywanie sterowania między mostkiem a przedziałami maszynowymi jest możliwe tylko z głównego przedziału maszynowego lub z centrali manewrowo-kontrolnej. Układ ten obejmuje środki zabezpieczające przed znacznymi zmianami naporu śruby napędowej podczas przekazywania sterowania z jednego stanowiska na drugie;

.6 istnieje możliwość lokalnego sterowania mechanizmem napędowym, nawet w przypadku uszkodzenia dowolnej części układu zdalnego sterowania.

istnieje również możliwość sterowania głównymi i pomocniczymi mechanizmami o zasadniczym znaczeniu dla napędu i bezpieczeństwa statku przy samym mechanizmie lub z jego bezpośredniego sąsiedztwa;

.7 układ zdalnego sterowania jest tak wykonany, aby w przypadku jego uszkodzenia podawany był sygnał alarmowy. Nastawione obroty i kierunek naporu śruby napędowej utrzymywany jest do czasu przejścia sterowania przez stanowisko lokalne;

.8 na mostku nawigacyjnym, w centrali manewrowo-kontrolnej i pomoście manewrowym umieszcza się następujące wskaźniki:

.1 liczby i kierunku obrotów śruby w przypadku śrub napędowych o stałym skoku; oraz

.2 liczby obrotów i skoku śruby, w przypadku śrub napędowych o skoku nastawnym;

.9 na mostku nawigacyjnym oraz w przedziale maszynowym należy przewidzieć alarm wskazujący niskie ciśnienie powietrza rozruchowego, ustawiony na poziomie pozwalającym na wykonanie dalszych rozruchów silnika głównego. Jeżeli układ zdalnego sterowania mechanizmami napędowymi umożliwia automatyczne rozruchy, to liczba ponownych rozruchów automatycznych, w przypadku, gdy są one nieudane, ograniczona jest w celu zapewnienia wystarczającego ciśnienia powietrza rozruchowego dla przeprowadzenia rozruchów lokalnych.

.3 Jeżeli napęd główny i związane z nim mechanizmy, łącznie z głównymi źródłami energii elektrycznej, wyposażone są w różnym stopniu w układy sterowania automatycznego lub zdalnego i są pod ciągłym nadzorem z pomieszczenia manewrowego, urządzenia i układy sterowania powinny być tak zaprojektowane, wyposażone i zainstalowane, aby działanie mechanizmów było równie bezpieczne i skuteczne, jakby były one pod bezpośrednim nadzorem; w tym celu należy odpowiednio stosować zasady od II-1/E/1 do II-1/E/5. Szczególną uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie takich pomieszczeń przed pożarem oraz zalaniem.

.4 Zasadniczo automatyczne układy rozruchu, obsługi i sterowania zawierają urządzenia do przejścia ręcznej kontroli nad układami automatyki. Uszkodzenie jakiegokolwiek części tych układów nie przeszkadza ręcznemu sterowaniu.

13 Instalacje rurociągów parowych (R 33)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Każdy rurociąg parowy wraz z zamontowaną armaturą, przez którą może następować przepływ pary, jest tak zaprojektowany, wykonany i zainstalowany, aby wytrzymywał maksymalne naprężenie robocze, na jakie może być narażony.

.2 Należy zapewnić środki umożliwiające odwodnienie wszystkich przewodów parowych, w których w przeciwnym razie mogłyby wystąpić niebezpieczne uderzenie wodne.

.3 Jeżeli przewód parowy lub armatura mogą otrzymać parę ze źródła o ciśnieniu wyższym od tego, na jakie są zaprojektowane, to należy zainstalować odpowiedni zawór redukcyjny, zawór nadmiarowy i miernik ciśnienia.

14 Powietrzne instalacje ciśnieniowe (R 34)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Na każdym statku należy zapewnić środki zapobiegające nadmiernemu ciśnieniu w jakiegokolwiek części instalacji sprężonego powietrza oraz tam, gdzie płaszcze wodne lub korpusy sprężarek powietrza i chłodnic mogą być narażone na niebezpieczne nadciśnienie z powodu przecieku do nich powietrza z części znajdujących się pod ciśnieniem powietrza. Dla wszystkich instalacji należy zapewnić odpowiednie urządzenia nadmiarowe.
- .2 Główne urządzenia powietrza rozruchowego silników spalinowych napędu głównego są właściwie zabezpieczone przed cofnięciem się płomienia i wybuchem w rurociągach powietrza rozruchowego.
- .3 Wszystkie rurociągi tłoczne ze sprężarek powietrza rozruchowego prowadzą bezpośrednio do zbiorników powietrza rozruchowego, a wszystkie rurociągi powietrza rozruchowego ze zbiorników powietrza do silników głównych i pomocniczych są całkowicie oddzielone od instalacji rurociągów tłocznych sprężarek.
- .4 Należy zastosować środki do zmniejszenia do minimum możliwości przedostawania się oleju do instalacji sprężonego powietrza oraz dla odwodnienia tych instalacji.

15 Ochrona przed hałasem (R 36) ⁽¹⁾

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

Należy podjąć środki w celu ograniczenia hałasu maszyn w pomieszczeniach maszynowych do dopuszczalnego poziomu. Jeżeli hałas nie może być wystarczająco zmniejszony, a w pomieszczeniach wymagana jest obecność personelu, źródło nadmiernego hałasu należy odpowiednio izolować lub oddzielić albo też przewidzieć miejsce schronienia przed hałasem. Jeżeli jest to konieczne, należy zapewnić ochraniacze uszu dla osób, które muszą wchodzić do takich pomieszczeń.

16 Windy

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D:

- .1 Winda osobowe i towarowe spełniają, jeśli chodzi o ich rozmiary, rozmieszczenie, liczbę pasażerów i/lub ilość towarów, wymagania ustanowione przez administrację państwa bandery w każdym szczególnym przypadku i dla każdego typu urządzenia.
- .2 Plany instalacyjne oraz instrukcja obsługi, łącznie z przepisami dotyczącymi okresowych inspekcji, są zatwierdzone przez administrację państwa bandery, która przeprowadza inspekcje i zatwierdza urządzenia przed ich oddaniem do użytku.
- .3 Po zatwierdzeniu administracja państwa bandery wydaje certyfikat, który należy przechowywać na statku.
- .4 Administracja państwa bandery może dopuścić, aby okresowe inspekcje przeprowadzane były przez ekspertów upoważnionych przez administrację lub uznaną organizację.

CZĘŚĆ D**INSTALACJE ELEKTRYCZNE****1 Ogólne (R 40)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Instalacje elektryczne są takie, aby:
 - .1 zapewniały działanie wszystkich pomocniczych urządzeń elektrycznych potrzebnych do utrzymania statku w normalnych warunkach eksploatacyjnych i bytowych bez korzystania z awaryjnych źródeł energii elektrycznej;
 - .2 w sytuacjach awaryjnych zapewnione było działanie urządzeń elektrycznych ważnych dla bezpieczeństwa; oraz
 - .3 zapewnione było bezpieczeństwo pasażerów, załogi i statku przed wypadkami spowodowanymi awarią instalacji elektrycznej.

⁽¹⁾ Odniesić się do kodeksu poziomu hałasu na statkach, przyjętych przez rezolucję zgromadzenia IMO A.468 (XII).

- .2 Administracja państwa bandery podejmuje środki, których celem jest zapewnienie, aby przepisy niniejszej części dotyczące instalacji elektrycznych zostały wprowadzone w życie i były stosowane w jednolity sposób⁽¹⁾.

2 Główne źródło energii elektrycznej i instalacje oświetleniowe (R 41)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Nowe statki klasy C i D, dla których energia elektryczna jest jedynym dostępnym źródłem energii mogącym zapewnić działanie pomocniczych urządzeń elektrycznych istotnych dla bezpieczeństwa statku, jak również nowe i istniejące statki klasy B, dla których energia elektryczna jest jedynym dostępnym źródłem energii mogącym zapewnić działanie pomocniczych urządzeń elektrycznych istotnych dla bezpieczeństwa i napędu statku, są wyposażone, w co najmniej dwa zespoły prądowórcze, których moc pozwoli na spełnianie wspomnianych funkcji w przypadku, gdy jeden z zespołów prądowórczych nie będzie działać.

Na nowych statkach klas C i D o długości poniżej 24 metrów jeden z głównych zespołów prądowórczych może być napędzany główną maszyną napędową, pod warunkiem, że jej moc zapewni działanie pomocniczych urządzeń elektrycznych istotnych dla bezpieczeństwa i napędu statku, w przypadku gdy inne zespoły prądowórcze nie będą działać.

- .2.1 Główna elektryczna instalacja oświetleniowa zapewniająca oświetlenie wszystkich części statku, które są normalnie dostępne dla pasażerów lub załogi i są przez nich użytkowane, zasilana jest z głównego źródła energii elektrycznej.
- .2.2 Główna elektryczna instalacja oświetleniowa jest zaprojektowana w taki sposób, aby pożar lub jakikolwiek inny wypadek, który może mieć miejsce w pomieszczeniu, w których znajduje się główne źródło energii elektrycznej, towarzyszące mu transformatory, o ile występują, główna rozdzielnica oraz główna tablica oświetleniowa, nie mógł doprowadzić do wyłączenia awaryjnego obwodu oświetleniowego, określonego w prawie 3.
- .2.3 Awaryjna elektryczna instalacja oświetleniowa jest zaprojektowana w taki sposób, aby pożar lub jakikolwiek inny wypadek, który może mieć miejsce w pomieszczeniach, w których znajduje się awaryjne źródło energii elektrycznej, towarzyszące mu transformatory, o ile występują, awaryjna rozdzielnica oraz awaryjna tablica oświetleniowa, nie mógł doprowadzić do wyłączenia głównej elektrycznej instalacji oświetleniowej, określonej w niniejszym prawie.
- .3 Główna rozdzielnica jest umieszczona w taki sposób względem elektrowni głównej, aby w miarę możliwości ciągłość normalnego zasilania mogła być zakłócona jedynie przez pożar lub inny wypadek w pomieszczeniu, gdzie zainstalowany jest ten zespół prądowórczy lub ta rozdzielnica.

3 Awaryjne źródło energii elektrycznej (R 42)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Każdy statek posiada w łatwo dostępnym miejscu położonym powyżej pokładu grodziowego autonomiczne awaryjne źródło energii elektrycznej oraz awaryjną rozdzielnicę, które nie są umieszczone w pomieszczeniu przylegającym do grodzi oddzielających przedziały maszynowe kategorii A lub pomieszczenia, w których znajduje się główne źródło energii elektrycznej lub główna rozdzielnica.
- .2 Awaryjnym źródłem energii elektrycznej może być albo bateria akumulatorów, która bez potrzeby doładowywania oraz bez nadmiernego spadku napięcia może spełnić wymagania ppkt .5 albo prądnicą zdolna do sprostania wymaganiom pkt .5 i napędzana silnikiem spalinowym takiego typu, który wyposażony jest w niezależny system zasilania w paliwo, którego temperatura zapłonu nie jest niższa od 43 °C, z automatycznym urządzeniem rozruchowym (statki nowe) oraz uznanym urządzeniem rozruchowym (statki istniejące) i dodatkowo posiadający tymczasowe awaryjne źródło energii elektrycznej zgodne z wymaganiami pkt .6, chyba że, w przypadku nowych statków klasy C i D o długości poniżej 24 metrów, przewidziano odpowiednio umieszczony niezależny system baterii akumulatorów do zasilania określonego urządzenia na okres czasu określony w niniejszych prawidłach.
- .3 Awaryjne źródło energii elektrycznej jest tak wykonane, aby mogło pracować z pełną mocą nominalną wówczas, gdy statek posiada przechył do 22,5 °C lub przegięcie do 10 °. Awaryjny zespół lub zespoły prądowórcze powinny się zawsze łatwo uruchamiać w każdych możliwych warunkach pogodowych a, w przypadku statków nowych, uruchamiać się samoczynnie.
- .4 Rozdzielnica awaryjna umieszczona jest jak najbliżej awaryjnego źródła energii.

⁽¹⁾ Odniesienie do zaleceń Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej, w szczególności jej publikacji 92: Instalacje elektryczne na statkach.

- 5 Źródło energii, określone w pkt .1:
- .1 jest w stanie zapewnić dostarczanie energii przez okres:
- 12 godzin dla statków klasy B (nowych i istniejących),
 - 6 godzin dla statków klasy C (nowych),
 - 3 godzin dla statków klasy D (nowych);
- .2 w szczególności może zapewnić równoczesne zasilanie urządzeń wykonujących poniższe operacje, tak jak to jest wymagane dla klas statków i w wyżej określonych okresach czasu:
- a) awaryjnej pompy zęzowej statku oraz jednej pompy pożarowej;
 - b) oświetlenia awaryjnego:
 - .1 każdego stanowiska alarmowego i ewakuacyjnego oraz przy burtach;
 - .2 korytarzy, schodów i wyjść umożliwiających dostęp do stanowisk alarmowych i ewakuacyjnych;
 - .3 przedziałów maszynowych i przedziału awaryjnych zespołów prądowców;
 - .4 stanowisk sterowania, gdzie znajduje się sprzęt radiowy i główne wyposażenie nawigacyjne;
 - .5 urządzeń wymaganych w prawidła II-2/B/16.1.3.7 i II-2/B/6.1.7;
 - .6 wszystkich miejscach składowania wyposażenia strażackiego;
 - .7 awaryjnej pompy zęzowej i jednej z pomp pożarowych wspomnianych w lit. a), jak również miejsca, z których uruchamia się ich silniki;
 - c) świateł nawigacyjnych statku;
 - d) 1. sprzętu łączności,
 - 2. ogólnego systemu alarmowego,
 - 3. instalacji wykrywczej pożarów, i
 - 4. wszystkich sygnałów, które mogą okazać się niezbędne w nagłym wypadku, jeżeli są one zasilane elektrycznie z głównych zespołów prądowców statku;
 - e) pompy zraszającego systemu gaśniczego, o ile istnieje i, jeżeli zasilana jest elektrycznie; oraz
 - f) lampy sygnalizacji dziennej, o ile zasilana jest z głównego źródła energii elektrycznej statku.
- .3 jest w stanie zapewnić dostarczanie energii przez pół godziny do napędzanych mechanicznie drzwi wodoszczelnych, jak również połączonych z nimi obwodów sterowania, wskaźnikowych i alarmowych.
- .6 Tymczasowe awaryjne źródło energii elektrycznej wymagane w pkt .2 składa się z baterii akumulatorów, która jest odpowiednio umieszczona w taki sposób, aby można z niej było korzystać w stanach awaryjnych i która zapewnia dostarczanie energii bez potrzeby doładowywania i bez nadmiernego spadku napięcia przez okres pół godziny:
- a) dla oświetlenia wymaganego w pkt .2 lit. b) ppkt 1 niniejszego prawidła;

b) dla drzwi wodoszczelnych, wymaganych w prawidło II-1/B/13 pkt .7.2 i .7.3, bez potrzeby zamykania wszystkich drzwi równocześnie, chyba że, nie istnieje tymczasowe zapasowe źródło energii elektrycznej; oraz

c) dla układów sterowania, wskaźnikowych i alarmowych, wymaganych w prawidło II-1/B/13 pkt .7.2.

.7 STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

W przypadku, gdy energia elektryczna jest potrzebna do ponownego uruchomienia napędu, moc elektryczna jest wystarczająca, aby ponownie uruchomić system napędowy statku oraz inne niezbędne mechanizmy maszynowe ze stanu statku pozbawionego energii w ciągu 30 minut od wystąpienia zaniku napięcia.

4 **Dodatkowe oświetlenie awaryjne na statkach ro-ro (R 42-1)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Oprócz awaryjnego oświetlenia, określonego w prawidło II-1/D/3.5.2 b) na wszystkich statkach posiadających pomieszczenia ro-ro lub pomieszczenia kategorii specjalnej:

- .1. wszystkie pomieszczenia ogólnego użytku przeznaczone dla pasażerów i wszystkie korytarze są wyposażone w dodatkowe oświetlenie elektryczne, które może działać przez co najmniej trzy godziny w przypadku, gdy wszystkie inne źródła energii elektrycznej przestaną działać w warunkach dowolnego przechyłu statku. To oświetlenie pozwala na szybki dostęp do środków ewakuacyjnych. Źródłem zasilania dla dodatkowego oświetlenia są wewnętrzne baterie akumulatorowe, o ile jest to możliwe stale doładowywane z awaryjnej rozdzielnic. Jako wariant państwo bandery może dopuścić użycie innego, co najmniej tak samo skutecznego, źródła oświetlenia. Dodatkowe oświetlenie działa w taki sposób, aby wszystkie uszkodzenia lampy można było od razu zauważyć. Wszystkie działające baterie akumulatorowe są co jakiś czas wymieniane z uwzględnieniem ich trwałości w warunkach, w których są użytkowane; i
- .2 we wszystkich pomieszczeniach załogi, pomieszczeniach rekreacyjnych i roboczych, w których normalnie przebywają ludzie, znajduje się przenośna lampa zasilana baterią, którą można doładować, chyba że przewidziano dodatkowe oświetlenie zapasowe, określone w pkt .1.

5 **Środki zapobiegawcze przed porażeniem, pożarem i innymi zagrożeniami spowodowanymi elektrycznością (R 45)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Wszystkie odkryte części metalowe elektrycznych maszyn lub urządzeń, które w czasie normalnej pracy nie są pod napięciem, ale które mogą znaleźć się pod napięciem w warunkach uszkodzenia, są uziemione, chyba że, maszyny i urządzenia są:
 - .1 zasilane napięciem nie przekraczającym 50 V prądu stałego lub 50 V skutecznej wartości między przewodami; w celu uzyskania takiego napięcia nie należy używać autotransformatorów; lub
 - .2 zasilane napięciem nie przekraczającym 250 V z transformatorów separacyjnych bezpieczeństwa zasilające tylko pojedyncze urządzenie odbiorcze; lub
 - .3 zbudowane zgodnie z zasadą podwójnej izolacji.
- .2 Każde urządzenie elektryczne zbudowane jest i zamontowane w taki sposób, aby nie powodowały obrażeń przy jego obsłudze lub dotykaniu w normalnych warunkach eksploatacji.
- .3 Boki, ściana tylna oraz, o ile jest to konieczne, strony ściany czołowe rozdzielnic są odpowiednio osłonięte. Części odkryte mające potencjał względem ziemi przekraczający wysokość napięcia określoną w ppkt .1.1 nie należy instalować na czołowej ścianie rozdzielnic. Wszędzie, gdzie jest to konieczne, z przodu i z tyłu rozdzielnic znajdują się maty lub gretingi z materiału nie przewodzącego prądu.
- .4 W układach zasilania nieposiadających uziemienia należy przewidzieć urządzenie do stałego pomiaru oporności izolacji względem ziemi podające sygnał dźwiękowy lub wizualny o nienormalnie niskich wartościach oporności izolacji.
 - .5.1 Wszystkie metalowe osłony i ekrany kabli są ciągle pod względem elektrycznym i uziemione.

- .5.2 Wszystkie kable i przewody elektryczne biegnące po zewnętrznej stronie urządzeń są przynajmniej rodzaju zapobiegającego rozprzestrzenianiu się płomieni i zainstalowane są w taki sposób, aby ich pierwotne właściwości w tym zakresie nie uległy pogorszeniu. Administracja państwa bandery może, jeżeli okaże się to konieczne dla pewnych szczególnych zastosowań, zezwolić na użycie specjalnych kabli, takich jak przewody wielkiej częstotliwości, które nie spełniają wspomnianych wcześniej wymagań.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .5.3 Kable i przewody zasilające ważne lub awaryjne urządzenia siłowe, oświetlenie, łączność wewnętrzną lub sygnalizację, w miarę możliwości, nie przechodzą przez kuchnie, pralnie, przedziały magazynowe kategorii A oraz ich szyby ani inne pomieszczenia podwyższonego zagrożenia pożarowego. Na nowych i istniejących statkach pasażerskich ro-ro kable obsługujące systemy alarmowe na wypadek zagrożenia i instalacje rozgłośni okrętowej, które zostały zainstalowane w dniu 1 lipca 1998 r. lub po tej dacie zatwierdzone są przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń opracowanych przez IMO. Kable łączące pompy pożarowe z awaryjnymi rozdzielnicami są ognioodporne, gdy przechodzą przez strefy podwyższonego zagrożenia pożarowego. Jeżeli jest to możliwe do wykonania w praktyce, są one prowadzone w taki sposób, aby nie okazały się nieprzydatne w wyniku przegrzania grodzi spowodowanej pożarem w sąsiednim przedziale.
- .6 Kable i przewody należy zainstalować i podeprzeć w sposób zapobiegający ich przetarciu lub innym uszkodzeniom. Końcówki i złącza wszystkich przewodów są wytworzone w taki sposób, aby zachowane zostały pierwotne właściwości elektryczne, mechaniczne właściwości nie rozprzestrzeniania płomienia i, o ile okaże się to konieczne, ognioodporności kabli.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .7.1 Każdy odrębny obwód jest zabezpieczony od zwarć i przeciążeń, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w prawie II-1/C/6 i II-1/C/7.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .7.2 Urządzenia oświetleniowe należy zainstalować w sposób zapobiegający takim przyrostom temperatury, które mogłyby uszkodzić kable i przewody oraz w sposób zapobiegający nadmiernemu nagrzewaniu się otaczających materiałów.
- .8.1 Baterie akumulatorów są odpowiednio obudowane, a pomieszczenia przeznaczone zasadniczo dla akumulatorów są należycie zbudowane i skutecznie przewietrzane.
- .8.2 Instalacje urządzeń elektrycznych lub inne urządzenia, mogące być źródłem zapłonu palnych oparów, nie są dozwolone w tych pomieszczeniach.
- .9 Układy rozdzielcze są tak rozplanowane, aby pożar w którejkolwiek z głównych pionowych stref pożarowych, określonych w prawie II-2/A/2.9 nie zakłócił działania urządzeń istotnych dla bezpieczeństwa w pozostałych pionowych strefach pożarowych. Warunek ten będzie spełniony, gdy główne i awaryjne kable zasilające przechodzące przez którąkolwiek z tych stref, prowadzone są możliwie jak najdalej od siebie zarówno w płaszczyźnie pionowej jak i poziomej.

CZĘŚĆ E

DODATKOWE WYMAGANIA DLA MASZYNOWNI OKRESOWO BEZWACHTOWYCH

Szczególne traktowanie (R 54)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Administracja państwa bandery powinna w szczególności sposób rozważyć czy przedziały maszynowe wszystkich nowych statków klasy B, C i D oraz istniejących statków klasy B, mogą okresowo funkcjonować bezwachtowo, a jeżeli tak, to czy do niniejszych przepisów należy dodać szczególne przepisy niezbędne dla zapewnienia równorzędnego stopnia bezpieczeństwa jak w maszynowniach, obsługiwanych przez wachty.

1 Postanowienia ogólne (R 46)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Przewidziane rozwiązania są takie, że zapewniają, że bezpieczeństwo statku we wszystkich warunkach żeglugowych, łącznie z manewrami, jest równoważne temu, jakie ma statek z maszynownią pozostającą pod nadzorem wachty.
- .2 Należy podjąć kroki, w celu zapewnienia niezawodnego funkcjonowania wyposażenia oraz przeprowadzania regularnych inspekcji oraz rutynowych prób, aby zapewnić ciągłe i niezawodne działanie.

- .3 Każdy statek posiada dokumenty potwierdzające, że może być eksploatowany z maszynownią okresowo bezobsługową.

2 Środki zapobiegania pożarom (R 47)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Należy zapewnić środki do wczesnego wykrywania i podawania sygnałów alarmowych o zaistnieniu pożarów:
 - .1 w przestrzeniach powietrza zasilającego i na wylotach spalin z kotła;
 - .2 w przelotniach powietrza przepływającego silnik napędowy, chyba że, w szczególnym przypadku zostanie stwierdzone, że nie jest to konieczne.
- .2 Silniki spalinowe o mocy 2 250 kW i większej lub mające cylindry o średnicy większej niż 300 mm są wyposażone w urządzenia wykrywające mgłę olejową w skrzyni korbowej lub w urządzenia kontrolne temperatury łożysk albo w równorzędne urządzenia.

3 Ochrona przed zalaniem (R 48)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Studzienki zęzowe w przedziałach maszynowych pozostających okresowo bez wachty są rozmieszczone i nadzorowane w taki sposób, aby przy normalnych kątach przechyłu i przegłębienia statku zapewnione było wykrywanie gromadzących się cieczy oraz dostatecznie pojemne dla łatwego pomieszczenia ścieków normalnie gromadzących się w okresie pozostawania maszynowni bez nadzoru.
- .2 W przypadku, gdy pompy zęzowe mogą być uruchamiane automatycznie, to należy zapewnić środki wskaźujące, kiedy napływ cieczy przekracza wydajność pompy lub kiedy pompa pracuje częściej niż można by się tego normalnie spodziewać. W takich przypadkach mogą być dopuszczone studzienki zęzowe o mniejszej objętości, wystarczającej na uzasadniony okres czasu. Przy zastosowaniu automatycznie sterowanych pomp zęzowych należy zwrócić szczególną uwagę na spełnienie wymagań dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu morza olejami.
- .3 Usytuowanie sterowania jakiegokolwiek zaworu obsługującego usytuowanie wylotu wody morskiej, usytuowanie wylotu poniżej wodnicy lub systemu ssania zęz, jest takie, aby zapewniony był czas wystarczający dla obsługi w przypadku napływu wody do pomieszczenia, jaki może być wymagany dla dojścia i obsługi tych urządzeń. Jeżeli poziom, do którego może zostać zalane pomieszczenie w warunkach pełnego załadowania statku tego wymaga, to należy przewidzieć rozwiązania umożliwiające sterowanie tymi urządzeniami z miejsca powyżej tego poziomu.

4 Sterowanie mechanizmami napędowymi z mostka nawigacyjnego (R 49)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 W każdych warunkach żeglugowych, łącznie z manewrami, szybkość, kierunek naporu śruby oraz, jeżeli ma to zastosowanie, skok śruby, są w pełni sterowalne z mostka nawigacyjnego.
 - .1 Takie zdalne sterowanie odbywa się dla każdej niezależnej śruby za pomocą pojedynczego urządzenia sterowniczego, przy automatycznej realizacji wszelkich funkcji związanych, włączając w to tam, gdzie jest to niezbędne, środki zapobiegające przeciążeniu mechanizmów napędowych.
 - .2 Na mostku nawigacyjnym należy zapewnić urządzenie do awaryjnego zatrzymywania mechanizmów napędowych statku, niezależne od układu sterowania nimi z mostka.
- .2 Polecenia dla mechanizmów napędowych kierowane z mostka nawigacyjnego są wskazywane w centrali kontrolno-manewrowej maszynowni lub na stanowisku sterowania mechanizmami napędowymi, w zależności od tego, co jest w danym przypadku właściwe.
- .3 Zdalne sterowanie mechanizmami napędowymi możliwe jest w danej chwili tylko z jednego stanowiska; na takich stanowiskach sterowania dopuszcza się wzajemnie połączone zespoły sterujące. Na każdym stanowisku znajduje się wskaźnik informujący, z którego stanowiska odbywa się sterowanie mechanizmami napędowymi. Przekazywanie sterowania między mostkiem a przedziałami maszynowymi możliwe jest tylko z głównego przedziału maszynowego lub z centrali manewrowo-kontrolnej. Układ sterowania obejmuje środki zabezpieczające przed znacznymi zmianami naporu śruby napędowej podczas przekazywania sterowania z jednego stanowiska na drugie.

- .4 Istnieje możliwość sterowania ze stanowiska lokalnego wszelkimi mechanizmami ważnymi dla bezpiecznej eksploatacji statku, nawet w przypadku uszkodzenia dowolnej części układu automatycznego lub zdalnego sterowania.
- .5 Układ zdalnego automatycznego sterowania jest tak zbudowany, że w przypadku jego uszkodzenia podawany jest sygnał alarmowy. Nastawione obroty i kierunek naporu śruby napędowej utrzymywane są do czasu przejścia sterowania przez stanowisko lokalne, chyba że, uznane zostanie to za praktycznie niecelowe.
- .6 Na mostku nawigacyjnym umieszcza się wskaźniki:
 - .1 liczby i kierunku obrotów śruby, w przypadku śrub napędowych o skoku stałym; lub
 - .2 liczby obrotów i skoku śruby, w przypadku śrub napędowych o skoku nastawnym.
- .7 Liczba kolejnych automatycznych prób rozruchu, które się nie udały, jest ograniczona, aby zapewnić wystarczające ciśnienie powietrza rozruchowego. Należy zapewnić alarm wskazujący niskie ciśnienie powietrza rozruchowego, ustawiony na poziomie pozwalającym jeszcze na wykonanie rozruchów mechanizmów napędowych.

5 Łączność (R 50)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI KLASY C i D o DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ:

Należy zapewnić niezawodne środki łączności głosowej między centralą manewrowo-kontrolną lub stanowiskiem sterowania mechanizmami napędowymi, w zależności od tego, co na danym statku zastosowano, a mostkiem nawigacyjnym i pomieszczeniami mieszkalnymi oficerów mechaników.

6 System alarmowy (R 51)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Należy przewidzieć system alarmowy wskazujący każde uszkodzenie wymagające reakcji i działania. System ten powinien:
 - .1 mieć możliwość podawania dźwiękowego sygnału alarmowego w centrali manewrowo-kontrolnej lub na stanowisku sterowania mechanizmami napędowymi oraz wskazywania optycznie na odpowiednim stanowisku znaczenia każdego alarmu;
 - .2 być połączony z pomieszczeniami ogólnymi mechaników i z ich indywidualnymi kabinami poprzez przełącznik wybierakowy, zapewniający połączenie, z co najmniej jedną z tych kabin. Jeżeli uzna się to za konieczne, mogą zostać przyjęte inne równoważne rozwiązania;
 - .3 uruchamiać dźwiękowy i wizualny alarm na mostku nawigacyjnym, w każdej sytuacji wymagającej reakcji lub uwagi oficera wachtowego;
 - .4 w miarę możliwości być zaprojektowany zgodnie z zasadą „bezpieczny w razie uszkodzenia”; oraz
 - .5 uruchamiać alarm dla mechaników, wymagany prawidłem II-1/C/9, jeżeli sygnał alarmowy nie spowodował odpowiedniej reakcji w miejscu jego powstania, i w ustalonym czasie.
- .2.1 System alarmowy zasilany jest w sposób ciągły i posiada automatyczne przełączenie na zasilanie zapasowe w przypadku uszkodzenia normalnego źródła energii.
- .2.2 Awaria normalnego źródła energii systemu alarmowego wskazywana jest sygnałem alarmowym.
- .3.1 System alarmowy jest zdolny do równoczesnego wskazania większej liczby uszkodzeń niż jedno, a potwierdzenie dowolnego alarmu nie powstrzymuje innego sygnału alarmowego.

- .3.2 Potwierdzenie dowolnego alarmu na stanowisku określonym w pkt .1 jest wskazywane na stanowiskach, na których został on podany. Sygnały alarmowe trwają tak długo, dopóki ich przyczyna nie zostanie usunięta, po czym układ alarmowy automatycznie powraca do wyjściowego stanu funkcjonalnego.

7 Systemy bezpieczeństwa (R 52)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Należy zapewnić system bezpieczeństwa w celu zagwarantowania, że poważne zakłócenie w działaniu maszyn lub kotłowych, stwarzające bezpośrednie zagrożenie, spowoduje automatyczne wyłączenie danej części instalacji oraz podanie sygnału alarmowego. Wyłączenie układu napędowego statku nie odbywa się w sposób automatyczny, z wyjątkiem przypadków, które mogłyby doprowadzić do poważnej awarii, całkowitego zniszczenia lub wybuchu. W przypadku, gdy zainstalowane są urządzenia do ominięcia funkcji zatrzymania mechanizmów napędowych, to są one tak wykonane, aby uniemożliwić ich przypadkowe działanie. Należy zapewnić wskaźniki optyczne informujące, że urządzenia te zostały włączone. Automatyczne urządzenia wyłączające i urządzenia spowalniające mechanizmy są oddzielone od systemu alarmowego.

8 Specjalne wymagania dotyczące urządzeń maszynowych, kotłów i instalacji elektrycznych (R 53)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Główne źródło energii elektrycznej spełnia następujące warunki:

.1 w przypadku, gdy energia elektryczna może normalnie być dostarczana przez jeden zespół prądowórczy, to należy przewidzieć odpowiednie urządzenie do selektywnego wyłączania obciążenia, aby zapewnić ciągłość zasilania urządzeń wymaganych dla napędu statku i sterowania, jak również bezpieczeństwa statku. W przypadku awarii pracującego zespołu prądowórczego należy przewidzieć odpowiednie rozwiązania dla automatycznego uruchomienia i podłączenia do rozdzielnic głównej rezerwowego zespołu prądowórczego o wydajności wystarczającej do napędu statku i sterowania oraz do zapewnienia bezpieczeństwa statku, z automatycznym ponownym uruchomieniem ważnych mechanizmów pomocniczych, łącznie z zastosowaniem sekwencyjnego ich podłączenia, jeżeli jest to niezbędne;

.2 jeżeli energia elektryczna jest normalnie dostarczana przez więcej niż jeden zespół prądowórczy pracujący równolegle, to należy przewidzieć urządzenia zapewniające, na przykład przez zastosowanie selektywnego wyłączania obciążenia, że w przypadku awarii jednego z tych zespołów prądowórczych pozostałe będą pracowały bez przeciążenia, zapewniając działanie napędu statku i sterowania oraz bezpieczeństwo statku.

- .2 W przypadku, gdy maszyny rezerwowe wymagane są dla innych, ważnych dla napędu statku mechanizmów pomocniczych, to należy przewidzieć automatyczne urządzenia przełączające.

9 Automatyczne sterowanie i system alarmowy (R 53.4)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 System sterowania jest taki, że za pomocą niezbędnych układów automatyki zapewnia pracę urządzeń koniecznych dla funkcjonowania mechanizmów napędowych i ich mechanizmów pomocniczych.

- .2 Przy automatycznym przełączeniu podawany jest sygnał alarmowy.

- .3 Należy zapewnić system alarmowy spełniający wymagania prawidła 6 dla wszystkich poziomów cieczy, ciśnień, temperatur oraz innych istotnych parametrów.

- .4 Należy zapewnić centralne stanowisko sterowania, z niezbędnymi tablicami alarmowymi i oprzyrządowaniem wskazującym każdy sygnał alarmowy.

- .5 Jeżeli do napędu głównego zastosowano silniki spalinowe, to należy zapewnić urządzenia służące do utrzymywania ciśnienia powietrza rozruchowego na wymaganym poziomie.

ROZDZIAŁ II-2

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

CZĘŚĆ A

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1 Zasady podstawowe (R 2)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Celem niniejszego rozdziału z ochrony zakresu bezpieczeństwa pożarowego jest:
 - .1 niedopuszczenie do powstania pożaru lub wybuchu;
 - .2 ograniczenie zagrożenia pożarem dla życia ludzi;
 - .3 ograniczenie ryzyka uszkodzenia statku, ładunku i środowiska, które może stworzyć pożar;
 - .4 ograniczenie, opanowywanie i gaszenie pożaru i wybuchu w pomieszczeniu, w którym ma miejsce wydarzenie; oraz
 - .5 zapewnienie odpowiednich i łatwo dostępnych środków ewakuacji pasażerów i członków załogi.
- .2 Aby osiągnąć cele ochrony przeciwpożarowej, określone w pkt .1, niżej wymienione podstawowe zasady, na których opierają się przepisy niniejszego rozdziału, zawarte są w tych przepisach w zależności od potrzeb i uwzględniając typ statków oraz ryzyko ewentualnego zagrożenia pożarem:
 - .1 podział statku na główne strefy pionowe za pomocą przegród posiadających odporność mechaniczną i termiczną;
 - .2 oddzielenie pomieszczeń mieszkalnych od reszty statku za pomocą przegród posiadających odporność mechaniczną i termiczną;
 - .3 ograniczone stosowanie materiałów palnych;
 - .4 wykrywanie każdego pożaru w miejscu jego powstania;
 - .5 lokalizowanie i gaszenie każdego pożaru w miejscu jego powstania;
 - .6 ochrona dróg ewakuacji i dróg dostępu do prowadzenia akcji gaśniczej;
 - .7 stała gotowość urządzeń i instalacji przeciwpożarowej;
 - .8 ograniczenie ryzyka zapłonu oparów ładunku.
- .3 Określone w pkt 1 cele ochrony przeciwpożarowej są osiągnięte poprzez wprowadzenie w życie przepisów zawartych w niniejszym rozdziale lub poprzez opracowanie innych przepisów zgodnych z wymaganiami części F zmienionego rozdziału II-2 Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami, które stosuje się do statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później. Statek uważa się za spełniający wymagania funkcjonalne, określone w pkt .2 oraz cele ochrony przeciwpożarowej określone w pkt .1, jeżeli:
 - .1 projekt i rozwiązania statku, w całości, spełniają wymagania niniejszego rozdziału;
 - .2 projekt i rozwiązania statku, w swojej całości, zostały poddane kontroli i zatwierdzone zgodnie z przepisami części F zmienionego rozdziału II-2 Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami, które stosuje się do statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później;

- .3 część (części) projektu i rozwiązań statku zostały poddane przeglądowi i zatwierdzone zgodnie z wymienionej części F rozdziału II-2 zaktualizowanej Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami, a pozostałe części statku spełniają odpowiednie wymagania, które zostały określone w niniejszym rozdziale.
- .4 Wszystkie statki, na których przeprowadzane są naprawy, dokonywane zmiany lub przeróbki, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, cały czas spełniają, co najmniej podstawowe wymagania mające wcześniej zastosowanie do tych statków.

Naprawy, zmiany i przeróbki, które w wyraźny sposób zmieniają wymiary statku lub pomieszczeń mieszkalnych dla pasażerów lub które w znaczący sposób przedłużają żywotność statku, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, spełniają wymagania odnoszące się do nowych statków, na ile administracja państwa bandery uzna to za uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania.

ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .5 Niezależnie od przepisów pkt 4, istniejące statki klasy B przewożące więcej niż 36 pasażerów, na których przeprowadzane są naprawy, zmiany lub przeróbki, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, y odpowiadają następującym wymaganiom:
- .1 wszystkie użyte na tych statkach materiały spełniają wymagania odnoszące się do materiałów wykorzystywanych na statkach klasy B; oraz
- .2 wszystkie naprawy, zmiany lub przeróbki, jak również wynikające z nich prace dostosowawcze, które wiążą się z zastąpieniem materiałów w ilości 50 ton lub więcej, innych niż materiały określone w prawidło II-2/B/16, spełniają wymagania mające zastosowanie do nowych statków klasy B.

2 Definicje (R 3)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 *Materiał niepalny* jest materiałem, który się nie pali i nie wytwarza par palnych w ilości dostatecznej do ich samozapłonu po ogrzaniu do temperatury około 750 °C, przy czym właściwość ta określana jest z zastosowaniem próby ogniowej zgodnie z rezolucją A.799 (19) zgromadzenia IMO „Zmiana zalecenia dotyczącego metod przeprowadzania prób umożliwiających sklasyfikowanie jako niepalnych materiałów do budowy statków”. Każdy inny materiał jest materiałem palnym.
- .1a DLA STATKÓW KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ
- Materiał niepalny* jest materiałem, który się nie pali i nie wytwarza par palnych w ilości dostatecznej do ich samozapłonu po ogrzaniu do temperatury około 750 °C, przy czym właściwość ta określana jest z zastosowaniem próby ogniowej zgodnie z kodeksem stosowania procedur prób ogniowych. Każdy inny materiał jest materiałem palnym.
- .2 *Standardowa próba ogniowa* jest badaniem odpowiednich próbek przegród i pokładów w piecu badawczym, w temperaturach odpowiadających w przybliżeniu standardowej krzywej przyrostu temperatury w czasie. Otwarta powierzchnia próbek wynosi co najmniej 4,65 m² i ma wysokość (lub długość w przypadku pokładów) co najmniej 2,44 m, jest możliwie podobna do przewidzianych konstrukcji i zawiera, zależnie od przypadku co najmniej jedno połączenie elementów. Próbkę poddaje się w piecu badawczym kolejnemu nagrzewaniu przez określony czas do następujących przybliżonych temperatur:

| | |
|---------------------------------|--------|
| początkowa temperatura pieca: | 20 °C |
| przy końcu pierwszych 5 minut: | 576 °C |
| przy końcu pierwszych 10 minut: | 679 °C |
| przy końcu pierwszych 15 minut: | 738 °C |
| przy końcu pierwszych 30 minut: | 841 °C |
| przy końcu pierwszych 60 minut: | 945 °C |

- .2a DLA STATKÓW KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

Standardowa próba ogniowa jest badaniem odpowiednich próbek przegród i pokładów w piecu próbnym, w temperaturach odpowiadających w przybliżeniu standardowej krzywej przyrostu temperatury w czasie. Metody przeprowadzania prób są zgodne z kodeksem stosowania procedur prób ogniowych.

.3 Przegrody typu „A” są to przegrody utworzone z grodzi i pokładów odpowiadających następującym wymaganiom:

- .1 zbudowane są ze stali lub innego równoważnego materiału;
- .2 są odpowiednio wzmocnione;
- .3 są tak zbudowane, aby mogły zapobiec przechodzeniu dymu i płomienia do końca jednogodzinnej standardowej próby ogniowej;
- .4 są izolowane z wykorzystaniem zatwierdzonych materiałów niepalnych, w taki sposób, aby średnia temperatura na powierzchni strony nienagrzewanej nie wzrosła podczas całego czasu trwania próby o więcej niż 140 °C ponad temperaturę początkową, jak również aby temperatura w żadnym punkcie tej powierzchni, włączając w to złączenia elementów, nie wzrosła o więcej niż 180 °C ponad temperaturę początkową, przy końcu podanych poniżej okresów czasu:

| | |
|--------------|----------|
| klasa „A-60” | 60 minut |
| klasa „A-30” | 30 minut |
| klasa „A-15” | 15 minut |
| klasa „A-0” | 0 minut |

.5 administracja państwa bandery wymaga przeprowadzenia próby z prototypem grodzi lub pokładu w celu sprawdzenia, czy odpowiadają one określonym wyżej wymaganiom odnoszącym się do szczelności grodzi i wzrostu temperatury zgodnie z rezolucją A.754 (18) IMO.

Dla statków klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, wyrażenie „rezolucją A.754 (18) IMO” zastępuje się „Kodeksem stosowania procedur prób ogniowych”.

.4 Przegrody typu B są to przegrody utworzone przez grodzie, pokłady, sufity lub oszalowania odpowiadające następującym wymaganiom:

- .1 są tak zbudowane, aby mogły zapobiec przechodzeniu płomienia do końca pierwszych trzydziestu minut znormalizowanej próby ogniowej;
- .2 są izolowane w takim stopniu, aby średnia temperatura na powierzchni strony nienagrzewanej nie wzrosła podczas całego czasu trwania próby o więcej niż 140 °C ponad temperaturę początkową, jak również, aby temperatura w żadnym punkcie tej powierzchni, włączając w to połączenie elementów, nie wzrosła o więcej niż 225 °C ponad temperaturę początkową, przy końcu podanych poniżej okresów czasu:

| | |
|--------------|----------|
| klasa „B-15” | 15 minut |
| klasa „B-0” | 0 minut |

.3 są wykonane z zatwierdzonych materiałów niepalnych i wszystkie materiały służące do wykonania i umocowania przegród typu B są niepalne; jednakże dopuszczona może zostać izolacja z materiałów palnych, jeżeli odpowiada wymaganiom niniejszego rozdziału;

.4 administracja państwa bandery wymaga przeprowadzenia próby przegrody w celu sprawdzenia, czy odpowiada ona określonym wyżej wymaganiom odnoszącym się do szczelności i wzrostu temperatury zgodnie z rezolucją IMO A.754 (18).

Dla statków klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, zwrot „rezolucją IMO A.754 (18)” zastępuje się zwrotem „Kodeksem stosowania procedur prób ogniowych”.

.5 Przegrody typu „C” są to przegrody zbudowane z uznanych materiałów niepalnych. Nie muszą one odpowiadać ani wymaganiom dotyczącym przenikania przez nie dymu i płomienia, ani ograniczeniom dotyczącym wzrostu temperatury. Dopuszczona może zostać izolacja z materiałów palnych, jeżeli odpowiada wymaganiom niniejszego rozdziału;

.6 Ciągłe sufity lub oszalowania klasy „B” są to sufity lub oszalowania klasy „B”, które biegną aż do przegrody klasy „A” lub „B”.

- .7 *Stal lub inny równoważny materiał.* Wszędzie, gdzie użyto słów „stal lub inny równoważny materiał”, przez określenie równoważny materiał należy rozumieć każdy materiał, który bądź ze względu na swoje właściwości, bądź na skutek pokrycia izolacją wykazuje na końcu stosowanej próby ogniowej właściwości konstrukcyjne i szczelność równorzędne stali (np. stop aluminium z odpowiednią izolacją).
- .8 *Wolne rozprzestrzenianie się płomienia.* Określenie to oznacza, że powierzchnia określona w ten sposób będzie się odpowiednio przeciwstawiać rozprzestrzenianiu się płomienia, co powinno zostać potwierdzone w czasie próby ognia, zgodnej z rezolucją IMO A.635 (16), przewidzianej dla materiałów wykończeniowych używanych w grodziach, stropach i pokładach.
- .8a DLA STATKÓW KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ
Wolne rozprzestrzenianie się płomienia oznacza, że powierzchnia określona w ten sposób będzie odpowiednio ograniczać rozprzestrzenianie się płomienia, co powinno zostać potwierdzone w czasie próby ognia zgodnej z „Kodeksem stosowania procedur prób ogniowych”.
- .9 *Główne strefy pionowe* są to strefy, na które kadłub, nadbudówki i pokładówki są podzielone za pomocą przegród klasy „A”. Ich średnia długość i szerokość na każdym pokładzie na ogół nie przekracza 40 m.
- .10 *Pomieszczenia mieszkalne* są to pomieszczenia ogólnego użytku, korytarze, sanitariaty, kabiny, biura, szpitale, kina, sale do gier, sale wypoczynkowe, salony fryzjerskie, pentry niewyposażone w sprzęt kuchenny oraz podobne pomieszczenia.
- .11 *Pomieszczenia ogólnego użytku* są częścią pomieszczeń mieszkalnych i używane są jako hole, jadalnie, pomieszczenia rekreacyjne i inne podobne całkowicie wydzielone pomieszczenia.
- .12 *Pomieszczenia użytkowe* są to pomieszczenia używane jako kuchnie, pentry wyposażone w urządzenia do gotowania, schowki, magazyny poczty i depozytów, warsztaty, nie będące częścią przedziałów maszynowych oraz inne podobne pomieszczenia i prowadzące do nich szyby.
- .13 *Pomieszczenia ładunkowe* są to wszystkie pomieszczenia przeznaczone na ładunki (łącznie ze zbiornikami na oleje), jak również prowadzące do nich szyby.
- .13-1 *Pomieszczenia ładunkowe dla pojazdów* są to pomieszczenia ładunkowe, które zostały zaprojektowane do transportu pojazdów silnikowych mających w swoich zbiornikach paliwo potrzebne do ich napędu.
- .14 *Pomieszczenia ładunkowe ro-ro* są to pomieszczenia zwykle niepodzielone na przedziały i rozciągające się na znacznej części lub na całej długości statku, w których pojazdy silnikowe z paliwem do ich napędu w zbiornikach lub towary (opakowane lub luzem w lub na wagonach albo pojazdach silnikowych, włączając w to cysterny samochodowe lub kolejowe, kontenerach, paletach, zbiornikach dających się wymontować albo na podobnych zespołach ładunkowych lub innych pojemnikach) mogą być załadowywane lub rozładowywane, zwykle w kierunku poziomym.
- .15 *Otwarte pomieszczenia ładunkowe ro-ro* są to pomieszczenia ładunkowe ro-ro otwarte na obydwu lub na jednym końcu, w których zapewniona jest odpowiednia naturalna wentylacja skutecznie działająca na całej ich długości poprzez stałe otwory rozmieszczone w poszyciu burtowym lub w pokładzie w takich i nad takimi pomieszczeniami na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, których całkowita powierzchnia stanowi, co najmniej 10 % całkowitej powierzchni ścian pomieszczenia.
- .15.1 *Otwarte pomieszczenia dla pojazdów* są to pomieszczenia przeznaczone dla pojazdów otwarte na obydwu lub na jednym końcu, w których zapewniona jest odpowiednia naturalna wentylacja skutecznie działająca na całej ich długości poprzez stałe otwory rozmieszczone w poszyciu burtowym lub w pokładzie w takich i nad takimi pomieszczeniami na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, których całkowita powierzchnia stanowi, co najmniej 10 % całkowitej powierzchni ścian pomieszczenia.
- .16 *Zamknięte pomieszczenia ro-ro* są to pomieszczenia ładunkowe ro-ro, które nie są ani otwartymi pomieszczeniami ładunkowymi ro-ro, ani pokładami zewnętrznymi.
- .16-1 *Zamknięte pomieszczenia dla pojazdów* są to pomieszczenia przeznaczone dla pojazdów, które nie są ani otwartymi pomieszczeniami dla pojazdów, ani pokładami zewnętrznymi.
- .17 *Pokład zewnętrzny* jest to pokład całkowicie wystawiony na działanie wpływów atmosferycznych od góry i co najmniej z dwóch stron.

- .18 *Pomieszczenia kategorii specjalnej* są to wydzielone pomieszczenia dla pojazdów znajdujące się nad lub pod pokładem grodziowym, do których mogą zostać wprowadzone pojazdy i mają dostęp pasażerowie. Pomieszczenia kategorii specjalnej mogą być rozmieszczone na więcej niż jednym pokładzie, pod warunkiem, że wysokość całkowitej wolnej przestrzeni ponad przestrzeń przeznaczoną dla pojazdów nie przekracza 10 m.
- .19.1 *Przedziały maszynowe kategorii A* obejmują pomieszczenia i szyby prowadzące do takich pomieszczeń, w których znajdują się:
- .1 silniki spalinowe napędu głównego; lub
 - .2 silniki spalinowe służące do innych celów niż napęd główny, jeśli ich łączna moc jest nie mniejsza niż 375 kW; lub
 - .3 jakikolwiek kocioł opalany paliwem ciekłym lub zespół paliwowy.
- .19.2 *Przedziały maszynowe* obejmują wszystkie przedziały maszynowe kategorii A oraz wszystkie inne pomieszczenia, w których znajdują się urządzenia napędowe, kotły, zespoły paliwowe, maszyny parowe i silniki spalinowe, zespoły prądotwórcze i główne maszyny elektryczne, stacje pobierania paliwa, urządzenia chłodnicze, stabilizacyjne, wentylacyjne i klimatyzacyjne oraz inne podobne pomieszczenia, jak również szyby prowadzące do tych pomieszczeń.
- .20 *Zespół paliwowy* jest to urządzenie stosowane do przygotowywania paliwa ciekłego dla kotła opalanego paliwem ciekłym lub urządzenie do przygotowania podgrzanego paliwa ciekłego dla silnika spalinowego, łącznie z pompami paliwowymi, filtrami i podgrzewaczami paliwa, pracujące pod ciśnieniem większym niż 0,18 N/mm².
- .21 *Stanowiska dowodzenia* są to pomieszczenia, w których mieszczą się statkowe urządzenia radiowe, lub główne urządzenia nawigacyjne, lub awaryjny zespół prądotwórczy lub centralne urządzenia do wykrywania i gaszenia pożaru.
- .21.1 *Centralne stanowisko dowodzenia* jest stanowiskiem dowodzenia, w którym znajdują się następujące elementy sterowania i wskaźniki:
- .1 stałych sygnalizacji wykrywania i alarmowych pożaru;
 - .2 automatycznych instalacji zraszających z wykrywaniem pożaru i alarmem;
 - .3 panele sygnalizacji położenia drzwi pożarowych;
 - .4 zamknięcia drzwi pożarowych;
 - .5 panel sygnalizacji położenia drzwi wodoszczelnych;
 - .6 otwierania i zamykania drzwi wodoszczelnych;
 - .7 wentylatorów;
 - .8 alarmów ogólnego/pożarowego;
 - .9 systemów łączności, włączając w to telefony; oraz
 - .10 mikrofony systemów powiadamiania.
- .21.2 *Centralne stanowisko dowodzenia ze stale obsadzoną wachtą* jest stanowiskiem dowodzenia, które w sposób ciągły obsługiwane jest przez uprawnionego członka załogi.

- .22 *Pomieszczenia z umeblowaniem i wykończeniem o ograniczonym zagrożeniu pożarowym do celów prawidła II-2/B/2, są to pomieszczenia zawierające meble i wyposażenie o ograniczonym zagrożeniu pożarowym (jak kabiny, pomieszczenia ogólnego użytku, biura, jak też inne pomieszczenia mieszkalne), w których:*
- .1 wszystkie meble takie, jak biurka, szafy ubraniowe, toaletki, sekretarzyki, kredensy kuchenne, wykonane są całkowicie z uznanych materiałów niepalnych, z tym że na robocze powierzchnie tych mebli mogą być użyte klejony palne o grubości nie większej niż 2 mm;
 - .2 wszystkie wolno stojące meble takie, jak krzesła, kanapy, stoły, posiadające konstrukcję nośną wykonaną z materiałów niepalnych;
 - .3 wszystkie draperie, zasłony i inne zawieszone materiały tekstylne mają odporność na rozprzestrzenianie się płomienia co najmniej taką, jak wyroby wełniane o masie jednostkowej 0,8 kg/m², zgodnie z rezolucją IMO A.471 (XII) oraz z poprawkami do niej przyjętymi rezolucją A.563 (14);

Dla statków klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, zwrot „rezolucją IMO A.471 (XII), oraz z poprawkami do niej przyjętymi rezolucją A.563 (14)” zastępuje się zwrotem „Kodeksem stosowania procedur prób ogniowych”;
 - .4 wszystkie pokrycia podłogowe charakteryzują się odpornością na rozprzestrzenianie płomienia, która nie jest gorsza niż odporności właściwej dla używanej w tym celu analogicznej tkaniny wełnianej.

Dla statków klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później niniejszy punkt otrzymuje brzmienie:

„Wszystkie pokrycia podłogowe charakteryzują się wolnym rozprzestrzenianiem płomienia”.
 - .5 wszystkie odsłonięte powierzchnie przegród, okładzin i sufitów posiadają właściwości materiałów o wolnym rozprzestrzenianiu płomienia; oraz
 - .6 wszystkie meble tapicerowane charakteryzują się odpornością na zapalenie i rozprzestrzenianie płomienia, ustaloną zgodnie z rezolucją IMO A.652 (16).

Dla statków klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później zwrot „rezolucją A.652 (16)” zastępuje się zwrotem „Kodeksem stosowania procedur prób ogniowych”.

DLA STATKÓW KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ
 - .7 wszystkie części pościeli mają odporność na zapalenie i rozprzestrzenianie się płomienia, która została określone w kodeksie stosowania procedur prób ogniowych.
- .23 *Statek pasażerski ro-ro jest takim statkiem pasażerskim, na którym znajdują się zdefiniowane w regule niniejszym prawidło pomieszczenia ro-ro lub pomieszczenia kategorii specjalnej.*
- .24 *Kodeks stosowania procedur prób ogniowych jest Międzynarodowym Kodeksem Stosowania Procedur Prób Ogniowych, który został przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) IMO w drodze rezolucji MSC (61)67, ze zmianami dokonanymi przez IMO.*
- .25 *Kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego jest Międzynarodowym Kodeksem Systemów Bezpieczeństwa Pożarowego przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO w drodze rezolucji MSC 98 (73), który może zostać zmieniony przez IMO, pod warunkiem przyjęcia odpowiednich poprawek, wprowadzony w życie i obowiązujący zgodnie z przepisami art. VIII Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami w jej aktualnym brzmieniu dotyczącymi obowiązujących procedur wprowadzania zmian w załączniku, z wyłączeniem rozdziału I.*
- .26 *Temperatura zapłonu jest wyrażoną w stopniach Celsjusza temperaturą, w której płomień wydziela palne opary w ilości wystarczającej do samoczynnego zapalenia się. Jest ona określana za pomocą zatwierdzonych przyrządów do mierzenia temperatury zapłonu.*
- .27 *Nakazane wymagania są określonymi w niniejszym rozdziale parametrami konstrukcyjnymi, granicznymi ograniczeniami wymiarów lub systemami ochrony przeciwpożarowej.*

3 Pompy pożarowe, magistrala pożarowa, hydranty, węże i prądownice (R 4)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1.1 Każdy statek jest wyposażony w pompy pożarowe, magistralę pożarową, odpowiednie hydranty, węże i prądownice, w stopniu, w jakim mają one zastosowanie do wymagań niniejszego prawidła.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R.:

- .1.2 W przypadku, gdy wymagana jest więcej niż jedna niezależna pompa pożarowa, należy zainstalować zawory odcinające część magistrali pożarowej znajdującej się w maszynowni pomieszczeniu maszynowym, gdzie umieszczone są główne pompy pożarowe od reszty magistrali w miejscu łatwo dostępnym i łatwym do utrzymania, poza tym pomieszczeniem maszynowym. Magistrala pożarowa jest tak zaprojektowana, żeby przy zamkniętych zaworach odcinających wszystkie hydranty na statku, oprócz znajdujących się w przedziale maszynowym, mogły być zasilane wodą z innej pompy pożarowej zasilanej rurociągami nieprzechodzącymi przez przedział maszynowy. W drodze wyjątku rury ssące i tłoczące awaryjnej pompy pożarowej mogą na niewielkich odcinkach przebiegać przez maszynownię, jeżeli praktycznie nie jest możliwe przeprowadzenie ich na zewnątrz, pod warunkiem, że odporność na ogień magistrali pożarowej pozostanie nienaruszona poprzez zabezpieczenie przewodów rurowych grubą stalową osłoną.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .1.3 Należy zainstalować zawory odcinające część magistrali pożarowej znajdującej się w maszynowni pomieszczeniu maszynowym, gdzie umieszczone są główne pompy pożarowe od reszty magistrali w miejscu łatwo dostępnym i łatwym do utrzymania, poza tym pomieszczeniem maszynowym. Magistrala pożarowa jest tak zaprojektowana, żeby przy zamkniętych zaworach odcinających wszystkie hydranty na statku, oprócz znajdujących się w przedziale maszynowym, mogły być zasilane wodą z innej pompy pożarowej lub awaryjną pompą pożarową. Awaryjna pompa pożarowa, dolot wody morskiej oraz rurociągi ssące i tłoczące oraz zawory odcinające znajdują się poza pomieszczeniem maszynowym. Jeżeli spełnienie tego wymogu jest niemożliwe, zawór kingstonowy poboru wody morskiej może znajdować się w pomieszczeniu maszynowym, pod warunkiem, że zawór jest zdalnie sterowany z miejsca znajdującego się w tym samym przedziale, co awaryjna pompa pożarowa a rurociąg ssący jest możliwie jak najkrótszy. Rurociągi ssące i tłoczące mogą na niewielkich odcinkach przebiegać przez maszynownię, pod warunkiem, że są zabezpieczone grubą stalową powłoką lub są izolowane zgodnie z normą „A-60”. Rurociągi posiadają odpowiednią grubość ścianek, która nie może być cieńsza od 11 mm i są spawane, z wyjątkiem przyłącza kołnierzowego do zaworu poboru wody.

WSZYSTKIE NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B ORAZ NOWE STATKI KLASY C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ:

.2 Wydajność pomp pożarowych

- .1 Wymagane pompy pożarowe są wystarczająco wydajne, aby dostarczyć do gaszenia pożaru ilość wody przy ciśnieniu określonym w ppkt .4.2 nie mniejszą niż dwie trzecie wymaganej wydajności pomp zęzowych używanych do pompowania zęz.
- .2 Na każdym statku, który, zgodnie z niniejszą regułą, wyposażony jest w więcej niż jedną pompę pożarową, wydajność każdej wymaganej pompy pożarowej nie może być mniejsza niż 80 % łącznej wymaganej wydajności, podzielonej przez minimalną liczbę wymaganych pomp pożarowych, ale w żadnym razie nie mniejszą niż 25 m³/h. Każda z tych pomp powinna, w każdym przypadku, być wystarczająco wydajna, aby dostarczyć, co najmniej dwa wymagane strumienie wody. Pompy pożarowe są zdolne, do zasilania magistrali pożarowej, zgodnie z określonymi wymaganiami.
- .3. Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, które posiadają większą liczbę pomp od wymaganego minimum, dodatkowe pompy mają wydajność nie mniejszą niż 25 m³/h i być na tyle wydajne, aby dostarczać co najmniej dwa strumienie wody wymagane w pkt .5 niniejszym prawidło.

.3 Wyposażenie w pompy pożarowe, magistrale pożarowe i zapewnienie łatwości zasilania w wodę

- .1 Każdy statek wyposażony jest w pompy pożarowe z napędem mechanicznym, których liczbę określa się następująco:
- .1 dla statków uprawnionych do przewozu ponad 500 pasażerów: co najmniej trzy pompy, z których jedna może być pompą napędzaną przez główną maszynę napędową;
- .2 dla statków uprawnionych do przewozu 500 pasażerów lub mniej: co najmniej dwie pompy, z których jedna może być pompą napędzaną przez główną maszynę napędową.
- .2 Pompy sanitarne, balastowe, zęzowe lub pompy ogólnego użytku mogą być uznane, jako pompy pożarowe, pod warunkiem że nie są normalnie używane do pompowania paliwa, a, jeżeli używane są sporadycznie do przetłaczania paliwa, to są wyposażone w odpowiednie urządzenia przełączające.

- 3 Układ połączeń zaburtowych, rozmieszczenie pomp oraz źródeł energii do ich napędu są takie, że na statkach uprawnionych do przewozu ponad 250 pasażerów w przypadku pożaru w jakimkolwiek pomieszczeniu pożar nie spowodują unieruchomienia wszystkich pomp.

Na nowych statkach klasy B uprawnionych do przewozu do 250 pasażerów lub mniej, jeżeli pożar powstały w jakimkolwiek pomieszczeniu mógłby unieruchomić wszystkie pompy pożarowe, to należy przewidzieć alternatywne środki obejmujące niezależną pompę awaryjną zasilaną ze źródła energii, które to źródło i ujęcie wody morskiej znajdują się poza pomieszczeniem maszynowym. W odniesieniu do statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, taka niezależna pompa awaryjna zasilana ze źródła energii powinna być zgodna z przepisami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

- 4 W celu zapewnienia natychmiastowej dostępności wody na nowych statkach pasażerskich klasy B uprawnionych do przewozu ponad 250 pasażerów istnieje możliwość natychmiastowego podania, co najmniej jednego skutecznego strumienia wody z jakiegokolwiek hydrantu umieszczonego wewnątrz statku oraz zapewniona jest ciągłość dopływu wody poprzez automatyczne uruchomienie jednej z wymaganych pomp pożarowych.
- 5 Na statkach pasażerskich z maszynownią okresowo bezwachtowa lub w przypadku obsługi jednoosobowej należy zapewnić możliwość natychmiastowego podania wody o odpowiednim ciśnieniu z głównej magistrali pożarowej, albo przez zdalne uruchomienie jednej z głównych pomp pożarowych, z mostka nawigacyjnego i z pożarowego stanowiska dowodzenia, jeśli taki istnieje, albo poprzez stałe utrzymywanie pod ciśnieniem głównej magistrali pożarowej przez jedną z głównych pomp pożarowych.
- 6 W każdej pompie pożarowej zawór na tłoczeniu wyposażony jest w zawór zwrotny.
- 4 Średnica i ciśnienie w magistrali pożarowej
- 1 Średnica magistrali pożarowej i rurociągów wodnej instalacji pożarowej jest wystarczająca, aby zapewnić skuteczne rozprowadzenie wody przy wymaganej pełnej wydajności dwóch pomp pożarowych pracujących równocześnie.
- 2 Jeżeli dwie pompy podają wodę przez prądownice określone w pkt 8, przy ilości wody określonej w ppkt .4.1 wypływającej przez wystarczającą ilość hydrantów, utrzymuje się następujące minimalne ciśnienia we wszystkich hydrantach pożarowych:

| Statki klasy B uprawnione do przewozu: | Statki nowe | Statki istniejące |
|--|-----------------------|-----------------------|
| ponad 500 pasażerów | 0,4 N/mm ² | 0,3 N/mm ² |
| do 500 pasażerów | 0,3 N/mm ² | 0,2 N/mm ² |

- 3 Maksymalne ciśnienie w każdym hydrancie pożarowym nie jest większe od ciśnienia, przy którym skutecznie można obsługiwać wąż pożarowy.
- 5 Liczba i rozmieszczenie hydrantów
- 1 Liczba i rozmieszczenie hydrantów są takie, że co najmniej dwa strumienie wody nie pochodzące z tego samego hydrantu, a jeden jest podany za pomocą pojedynczego odcinka węża, mogą sięgać do każdego miejsca na statku dostępnego zwykle dla pasażerów i załogi podczas podróży, oraz do każdego punktu przedziałów ładunkowych, o ile są one puste, ładunkowych pomieszczeń ro-ro lub pomieszczeń kategorii specjalnej. W ostatnim przypadku obydwa strumienie wody powinny sięgać do każdego miejsca z pojedynczych odcinków węży. Ponadto takie hydranty pożarowe znajdują się w pobliżu wejść do pomieszczeń bronionych.
- 2 W pomieszczeniach mieszkalnych, pomieszczeniach użytkowych i maszynowniach liczba i rozmieszczenie hydrantów pożarowych jest takie, żeby spełnione były wymagania ppkt .5.1, wtedy gdy, wszystkie drzwi wodoszczelne i drzwi w grodziach głównych stref pionowych są zamknięte.
- 3 Jeżeli do dolnej części maszynowni można się dostać przylegającym tunelem wału śrubowego, umieszcza się, poza pomieszczeniem, ale obok wejścia do niego, dwa hydranty pożarowe. Jeżeli można się dostać do tego pomieszczenia poprzez inne pomieszczenia, należy umieścić, w jednym z tych pomieszczeń i przy wejściu do maszynowni, dwa hydranty pożarowe. Przepisu tego nie stosuje się, gdy tunel lub sąsiadujące pomieszczenia nie są częścią drogi ewakuacyjnej.

.6 Rurociągi i hydranty pożarowe

- .1 Na magistrale pożarowe i hydranty pożarowe nie należy używać materiałów, które łatwo mogą ulec uszkodzeniu na skutek działania ciepła, chyba że, będą one odpowiednio chronione. Rurociągi i hydranty są tak umieszczone, aby można było łatwo do nich dołączać węże pożarowe. Rurociągi i hydranty pożarowe są tak zainstalowane, aby uniknąć ryzyka ich zamrożenia. Na statkach przewożących ładunek pokładowy rozmieszczenie hydrantów jest takie, aby były one zawsze łatwo dostępne, a rurociągi powinny być zainstalowane, na ile jest to możliwe, w sposób uniemożliwiający uszkodzenie ich przez ładunek pokładowy.
- .2 Hydranty mają zamontowane zawory w taki sposób, aby każdy z węży mógł być odłączony w czasie pracy.
- .3 Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później zawory odcinające znajdują się na wszystkich rozgałęzieniach głównej magistrali pożarowej, kończących się na otwartych pokładach i używanych do innych celów niż przeciwpożarowy.

.7 Węże pożarowe

- .1 Węże pożarowe wykonane są z materiałów niebutwiejących zatwierdzonych przez administrację państwa bandery i o długości wystarczającej do podania strumienia wody do każdego z pomieszczeń, w których może być wymagane ich użycie. Każdy wąż jest wyposażony w prądownicę i potrzebne łączniki. Węże określone w niniejszym rozdziale, jako węże pożarowe, są wraz z osprzętem i narzędziami utrzymywane stale w stanie gotowości do użycia oraz przechowywane w widocznym miejscu w pobliżu hydrantów lub podłączeń. Ponadto wewnątrz statków przewożących więcej niż 36 pasażerów węże pożarowe są na stałe podłączone do hydrantów.
- .2 Na każdy hydrant, wymagany w pkt 5, przypada przynajmniej jeden wąż pożarowy. Długość węża pożarowego nie może wynosić więcej niż 20 metrów na pokładzie i w nadbudowce oraz 15 metrów w maszynowni, zaś na mniejszych statkach odpowiednio 15 metrów i 10 metrów.

.8 Prądownice

- .1.1 Do celów niniejszego rozdziału dysze prądownic standardowe średnice 12 mm, 16 mm lub 19 mm lub o wielkości możliwie bliskiej tych wymiarów. Większe średnice dysz mogą być dopuszczone, jeżeli stosowane są inne systemy, np. rozpylające.
- .1.2 Wszystkie prądownice są typu uniwersalnego (tj. wytwarzające strumień zwarty i rozpylony) i posiadają odcięcie dopływu wody.
- .2 W pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych nie należy używać dysz o średnicach większych niż 12 mm.
- .3 W przedziałach maszynowych i na pokładach otwartych średnica dysze jest taka, żeby pozwalała otrzymać największą możliwą wydajność dwu strumieni wody przy ciśnieniu podanym w pkt .4, przy czym ta średnica nie może być większa od 19 mm.

NOWE STATKI KLASY C i D O DŁUGOŚCI MNIJSZEJ OD 24 M:

.9 Pompy pożarowe, magistrala pożarowa, hydranty, zawory, dysze i zapewnienie łatwości zasilania w wodę

- .1 Wymagana jest niezależna pompa pożarowa. Jest ona zdolna do podania, w przypadku pożaru, co najmniej jednego strumienia wody z jakiegokolwiek hydrantu pożarowego pod określonym niżej ciśnieniem. Ilość w ten sposób podawanej wody nie może być mniejsza niż dwie trzecie ilości, którą powinny odprowadzić pompy zęzowe w przypadku, gdy wykorzystywane są do osuszania zęb. Przy maksymalnej wydajności hydrantów pożarowych zaopatrzonych w dysze o średnicy 12 mm, 16 mm lub 19 mm, taka pompa pożarowa jest zdolna do utrzymania, w jakimkolwiek hydrancie pożarowym, minimalnego ciśnienia, które jest wymagane dla statków klasy B.
- .2 Każdy statek przewożący więcej niż 250 pasażerów wyposażony jest w dodatkową pompę pożarową na stałe podłączoną do magistrali pożarowej. Taka pompa i jej źródło energii nie są umieszczone w tym samym pomieszczeniu, w którym znajduje się pompa wymagana w pkt .9.1 oraz posiada stały dółot wody morskiej zainstalowany poza pomieszczeniem maszynowym. Jest ona być zdolna do podania co najmniej jednego strumienia wody z jakiegokolwiek hydrantu pożarowego statku przy minimalnym ciśnieniu 0,3 N/mm².
- .3 Pompy sanitarne, pompy balastowe i zęzowe lub pompy ogólnego zastosowania mogą zostać użyte w charakterze pomp pożarowych.

- .4 Każdy statek posiada magistralę pożarową, której średnica jest wystarczająca dla skutecznego rozprządzenia maksymalnej wymaganej ilości wody. Liczba i rozmieszczenie hydrantów pożarowych są takie, żeby co najmniej jeden strumień wody dotarł do jakiegokolwiek miejsca na statku przy maksymalnej długości rurociągu, która została określona w ppkt .7.2 dla statków klasy B.
- .5 Każdy statek posiada co najmniej jeden wąż pożarowy dla każdego zainstalowanego hydrantu.
- .6 Na statkach posiadających przedział maszynowy okresowo bezwachtowy lub w którym wachtę pełni jedna osoba, woda dostarczana jest bezpośrednio magistralą pożarową pod wystarczającym ciśnieniem albo poprzez zdalne uruchomienie głównych pomp pożarowych z mostka nawigacyjnego i pożarowego stanowiska dowodzenia, o ile takie istnieje, albo poprzez utrzymywanie stałego ciśnienia w magistrali pożarowej przez jedną z głównych pomp pożarowych.
- .7 Zawór na tłoczeniu każdej pompy pożarowej ma zamontowany zawór zwrotny.

4 Stałe instalacje gaśnicze (R 5 + 8 + 9 + 10)

.1 Stałe gazowe instalacje gaśnicze: Ogólne (R 5.1)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Rurociągi potrzebne w celu doprowadzenia czynnika gaśniczego do chronionych pomieszczeń są wyposażone w zawory sterujące, na których wyraźnie wskazane są pomieszczenia, do których prowadzą te rurociągi. Należy przedsięwziąć odpowiednie zabezpieczenia dla zapobieżenia nieumyślnemu wpuszczeniu czynnika gaśniczego do jakiegokolwiek pomieszczenia.
- .2 Rurociągi powinny być rozplanowane w sposób zapewniający skuteczny rozdział czynnika gaśniczego.
- .3 Należy zapewnić środki do zamykania wszystkich otworów, przez które do chronionego pomieszczenia może przedostawać się powietrze lub może z niego ulatniać się gaz.
- .4 O wpuszczeniu środka gaśniczego do pomieszczeń, w których załoga normalnie pracuje lub do których ma dostęp, ostrzega automatyczna sygnalizacja dźwiękowa. Sygnał ten działa przez odpowiedni okres czasu, zanim środek gaśniczy zostanie wpuszczony.
- .5 Urządzenia uruchamiające jakąkolwiek stałą instalację gaśniczą są łatwo dostępne i proste w obsłudze oraz zgrupowane są w możliwie jak najmniejszej liczbie miejsc takich, że jest mało prawdopodobne, aby mogły być odcięte przez pożar powstały w pomieszczeniu chronionym. W każdym z tych miejsc znajdują się przejrzyste instrukcje dotyczące działania systemu, z uwzględnieniem bezpieczeństwa załogi.
- .6 Nie zezwala się na automatyczne uwalnianie środka gaśniczego, z wyjątkiem zezwolenia dla dodatkowych urządzeń lokalnych, automatycznie działających zainstalowanych niezależnie od obowiązkowego stałego systemu gaśniczego, w przedziałach maszynowych, powyżej wyposażenia o wysokim zagrożeniu pożarowym lub w wydzielonych pomieszczeniach o wysokim zagrożeniu pożarowym znajdujących się wewnątrz przedziałów maszynowych.
- .7 Jeżeli ilość czynnika gaśniczego służy do ochrony więcej niż jednego pomieszczenia, to nie musi ona przekraczać największej ilości, jaka jest wymagana dla największego chronionego w ten sposób pomieszczenia.
- .8 O ile zezwolenie nie stanowi inaczej, pojemniki ciśnieniowe wymagane do przechowywania środka gaśniczego innego niż para, umieszczone są poza pomieszczeniami chronionymi, zgodnie z ppkt .1.11.
- .9 Załogę lub personelowi lądowemu należy zapewnić środki do bezpiecznego kontrolowania ilości czynnika gaśniczego w pojemnikach.
- .10 Pojemniki przeznaczone do przechowywania czynnika gaśniczego oraz związane z nimi elementy pracujące pod ciśnieniem zaprojektowane są, mając na uwadze ich umiejscowienie i maksymalne spodziewane robocze temperatury otoczenia, według odpowiednich norm technicznych.

- .11 Jeżeli czynnika gaśniczy przechowywany jest poza pomieszczeniami chronionymi, to należy go przechowywać w pomieszczeniu bezpiecznie usytuowanym, łatwo dostępnym i skutecznie wentylowanym. Požadane jest, aby wejście do takiego pomieszczenia było z otwartego pokładu i w każdym przypadku jest niezależne od pomieszczenia chronionego.

Drzwi wejściowe otwiera się na zewnątrz, a grodzie i pokłady, uwzględniając drzwi i inne środki zamykające znajdujących się w nich otworów, które tworzą ściany między tym pomieszczeniem a sąsiadującymi z nim pomieszczeniami zamkniętymi, są gazoszczelne. W celu stosowania tabel odporności izolacji pożarowej grodzi i pokładów znajdujących się w prawidło II-2/B/4 lub II-2/B/5, pomieszczenia, w których przechowywany jest środek gaśniczy, należy traktować jak stanowisko dowodzenia.

- .12 Zabrania się używać czynnika gaśniczego, który sam z siebie lub uwzględniając przewidywane warunki użycia, wydziela gazy toksyczne w ilości, która może stanowić zagrożenie dla osób lub który wydziela gazy szkodliwe dla środowiska, w instalacjach gaśniczych na nowych statkach i w nowych instalacjach tego typu na statkach istniejących.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. I PÓŹNIEJ:

- .13 Stałe gazowe instalacje gaśnicze są zgodne z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (FSS).
- .14 Należy przewidzieć środki do zamykania wszystkich otworów, przez które do chronionego pomieszczenia może przedostawać się powietrze lub może z niego ulatniać się gaz.
- .15 Jeżeli czynnik gaśniczy przechowywany jest poza pomieszczeniami chronionymi, to należy go przechowywać w pomieszczeniu znajdującym się za grodzią skrajnika dziobowego ku rufie i nie może być ono używane do innych celów. Požadane jest, aby wejście do takiego pomieszczenia było z otwartego pokładu i w każdym przypadku powinno być niezależne od pomieszczenia chronionego. Jeżeli pomieszczenie przeznaczone do składowania znajduje się pod pokładem, to nie może być oddzielone do pokładu otwartego więcej niż jednym pokładem i powinien być do niego bezpośredni dostęp schodami lub drabinką z otwartego pokładu.

Pomieszczenia pod pokładem lub pomieszczenia, do których nie ma dostępu z otwartego pokładu, posiadają mechaniczny system wentylacji zaprojektowany w taki sposób, aby usuwać zanieczyszczone powietrze od spodu pomieszczenia i umożliwiać wymianę powietrza, co najmniej 6 razy na godzinę. Drzwi wejściowe otwierają się na zewnątrz, a grodzie i pokłady, uwzględniając drzwi i inne środki zamykające znajdujących się w nich otworów, które tworzą ściany między tym pomieszczeniem a sąsiadującymi z nim pomieszczeniami zamkniętymi, są gazoszczelne. W celu stosowania tabel 4.1, 4.2, 5.1 i 5.2 te pomieszczenia, w których przechowywany jest środek gaśniczy, należy traktować, jako przeciwpożarowe stanowisko dowodzenia.

NOWE STATKI KLASY A, B C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .16 Jeżeli ilość wolnego powietrza, które znajduje się w zbiornikach powietrza w jakiegokolwiek przestrzeni jest taka, że w przypadku gdyby uwolniła się w tej przestrzeni w razie pożaru i mogłaby w poważnym stopniu wyrzucić ujemny wpływ na skuteczność stałej instalacji pożarowej, to należy dostarczyć dodatkową ilość czynnika gaśniczego.
- .17 Dostawcy stałych instalacji gaśniczych dostarczają opis instalacji, łącznie z wykazem czynności kontrolnych, dotyczących konserwacji, w języku angielskim i w językach urzędowych państwa bandery.
- .18 Ilość czynnika gaśniczego sprawdzana jest, co najmniej raz do roku przez eksperta uznanego przez administrację państwa bandery lub dostawcę instalacji lub uznaną organizację.
- .19 Okresowy przegląd dokonywany przez starszego mechanika lub przeprowadzany przez armatora jest odnotowany w dzienniku pokładowym statku z podaniem zakresu i daty przeglądu.
- .20 Wyposażenie gaśnicze, które nie jest zalecane przepisami a jest zainstalowane na przykład w magazynach, spełnia, pod względem konstrukcyjnym i rozmiarów, wymagania niniejszym prawidło dotyczące takiej instalacji.
- .21 Na wszystkich drzwiach do przedziałów chronionych gaśniczą instalacją CO₂/halonową umieszcza się napis „Przedział ten jest chroniony gaśniczą instalacją CO₂/halonową, w przypadku uruchomienia alarmu należy się ewakuować”.

.2 Instalacje na dwutlenek węgla (R 5.2)

NOWE STATKI KLASY B i C ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B

- .1.1 Jeżeli CO₂ jest używany, jako środek gaśniczy w pomieszczeniach ładunkowych, to rozporządzalna ilość gazu, jeżeli nie przewidziano inaczej, ma po rozprężeniu objętość równą co najmniej 30 % objętości brutto największego w ten sposób chronionego przedziału ładunkowego statku.

Jeżeli dwa lub więcej pomieszczeń ładunkowych połączonych jest ze sobą przewodami wentylacyjnymi, to należy je traktować, jako jeden przedział. Na statkach używanych do transportu pojazdów obliczona potrzebna ilość CO₂ wynosi 45 % pojemności brutto największego przedziału ładunkowego.

- .1.2 Jeżeli dwutlenek węgla jest używany, jako czynnik gaśniczy w przedziałach maszynowych, to doprowadzona minimalna ilość gazu po rozprężeniu ma objętość równą większej z następujących dwu objętości:

.1 40 % objętości brutto największego z w ten sposób chronionych pomieszczeń, z wyłączeniem części szybu maszynowego, znajdującej się powyżej poziomu, na którym powierzchnia poziomego przekroju szybu wynosi 40 % lub mniej poziomej powierzchni danego pomieszczenia, mierzonej w połowie odległości między dnem wewnętrznym i dolną częścią szybu; lub

.2 35 % całkowitej objętości największego chronionego przedziału maszynowego łącznie z szybem. Pod warunkiem, że kilka pomieszczeń maszynowych nie jest od siebie całkowicie oddzielonych, to należy je traktować jako tworzące jedno pomieszczenie.

- .2 Dla celów niniejszego przepisu objętość zajmowaną przez rozprężony dwutlenek węgla oblicza się jest przyjmując 0,56 m³/kg.

- .3 Stały system rurociągów jest taki, żeby do pomieszczenia można było doprowadzić 85 % gazu w czasie poniżej 2 minut.

- .4 Mechanizm uwalniania dwutlenku węgla spełnia następujące wymagania:

.1 Do uwolnienia dwutlenku węgla do chronionego pomieszczenia i uruchomienia alarmu należy przewidzieć dwa niezależne urządzenia sterujące. Jedno z tych urządzeń sterujących umożliwi wylot gazu ze zbiorników. Drugie urządzenie używane jest do otwarcia zaworu na rurociągu doprowadzającym gaz do chronionego pomieszczenia.

.2 Obydwa urządzenia sterujące umieszczone są wewnątrz szafki sterowniczej, wyraźnie oznakowanej z opisem, jakie pomieszczenie jest chronione. Jeżeli skrzynka ta ma być zamykana, to klucz do niej należy umieścić w pojemniku z szybką w pobliżu szafki w dobrze widocznym miejscu.

- .5 Administracja państwa bandery zapewnia, że pomieszczenia, w których umiejscowiono butle CO₂, są odpowiednio przygotowane pod względem dostępności do nich, możliwości ich przewietrzenia i wyposażenia w środki łączności. Podejmuje ona niezbędne środki bezpieczeństwa odnośnie budowy, instalowania, znakowania, napełniania i przeprowadzania prób butli CO₂ rur i osprzętu, oraz wyposażenia sterującego i alarmowego przeznaczonego dla takich instalacji.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

- .6 Instalacje na dwutlenek węgla zgodne są z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

- .7 Administracja państwa bandery zapewnia, że pomieszczenia, w których zainstalowane są butle CO₂, są odpowiednio przygotowane pod względem dostępności, możliwości przewietrzenia i środków łączności. Podejmuje ona niezbędne środki bezpieczeństwa odnośnie budowy, instalowania, znakowania, napełniania i przeprowadzania prób butli CO₂ rur i połączeń oraz wyposażenia kontrolnego i alarmowego przeznaczonego dla tych instalacji.

.3 Stałe instalacje gaśnicze na pianę ciężką w pomieszczeniach maszynowych (R 8)

NOWE STATKI KLASY B i C, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B

- .1 W przypadku, gdy w jakimkolwiek przedziale maszynowym oprócz urządzeń określonych w prawie 6 znajduje się stały system gaśniczy na pianę ciężką, to jest on zdolny do podania przez stałe otwory wylotowe w czasie nie dłuższym niż 5 minut ilości piany wystarczającej na pokrycie warstwą o grubości 150 mm największej powierzchni, na której może się rozlać paliwo. System jest zdolny do wytwarzania piany nadającej się do gaszenia płonącego paliwa. Należy przewidzieć środki do skutecznego rozprowadzania piany poprzez stały system rurowy i zawory sterujące lub kurki do odpowiednich otworów wylotowych, jak również do skutecznego kierowania piany przez stałe rozpylacze na inne miejsca szczególnie zagrożone pożarem w chronionym pomieszczeniu. Krotność spieniania nie przekracza 12 do 1.

- .2 Urządzenia uruchamiające takie systemy są łatwo dostępne i proste w obsłudze oraz zgrupowane w możliwie jak najmniejszej liczbie miejsc takich, że jest mało prawdopodobne, aby mogły one być odcięte przez pożar w chronionym pomieszczeniu.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .3 Stałe instalacje gaśnicze na pianę ciężką w przedziałach maszynowych są zgodne z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

- .4 Stałe instalacje gaśnicze na pianę lekką w przedziałach maszynowych (R 9)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Każda instalacja gaśnicza na pianę lekką znajdująca się w pomieszczeniach maszynowych jest zdolna do szybkiego podawania przez stałe dysze wylotowe piany w ilości wystarczającej do napełnienia największego chronionego pomieszczenia do wysokości 1 m w ciągu 1 minuty. Ilość posiadanego środka pianotwórczego powinna wystarczyć do wytworzenia piany o objętości pięciokrotnie większej od objętości największego chronionego pomieszczenia. Krotność spienienia nie przekracza 1 000 do 1.
- .2 Kanały podające pianę, wloty powietrza do wytwornicy piany oraz liczba zespołów pianotwórczych są takie, że mogą skutecznie wytwarzać i rozprowadzać pianę.
- .3 Kanały rozprowadzające pianę z wytwornicy są poprowadzone w taki sposób, aby pożar w pomieszczeniu chronionym nie uszkodził urządzeń wytwarzających pianę.
- .4 Wytwornica piany, jej źródła zasilania energią, środek pianotwórczy oraz urządzenia sterujące instalacją są łatwo dostępne i proste w obsłudze oraz zgrupowane w możliwie jak najmniejszej liczbie miejsc, takich, że jest mało prawdopodobne, aby mogły one być odcięte przez pożar powstały w chronionym pomieszczeniu.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .5 Stałe instalacje gaśnicze na pianę ciężką w pomieszczeniach maszynowych są zgodne z kodeksem systemów bezpieczeństwa pożarowego.

- .5 Stałe tryskaczowe instalacje gaśnicze w pomieszczeniach maszynowych (R 10)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Każda tryskaczowa instalacja gaśnicza w pomieszczeniach maszynowych jest wyposażona w dysze zraszające zatwierdzonego typu.
- .2 Liczba i rozmieszczenie dysz zraszających zapewni skuteczne rozprowadzenie wody w chronionym pomieszczeniu w ilości średnio 5 l/m² na minutę. W zależności od potrzeb w strefach szczególnie zagrożonych można zwiększyć intensywność podawania wody. Dysze zraszające są umieszczone nad zęzami, dnem wewnętrznym oraz innymi powierzchniami, na które może rozlać się paliwo, jak również nad innymi miejscami w pomieszczeniach maszynowych, w których może wystąpić szczególne zagrożenie pożarowe.
- .3 Instalacja może być podzielona na sekcje, których zawory rozdzielcze powinny być sterowane z łatwo dostępnych miejsc, położonych na zewnątrz chronionych pomieszczeń i takich, że nie zostaną one łatwo odcięte przez pożar powstały w chronionym pomieszczeniu.
- .4 Instalacja utrzymywana jest pod wymaganym ciśnieniem, a pompa zasilająca instalację wodną uruchamia się automatycznie, przy spadku ciśnienia w instalacji.
- .5 Pompa jest zdolna do równoczesnego zasilania, przy wymaganym ciśnieniu, wszystkich sekcji instalacji w dowolnych z chronionych przedziałów. Pompa wraz z jej elementami sterowania umieszczona jest poza chronionym pomieszczeniem lub pomieszczeniami. Nie powinno być możliwe unieruchomienie instalacji wskutek pożaru powstałego w pomieszczeniu lub pomieszczeniach chronionych przez tę instalację.
- .6 Należy przedsięwziąć środki zapobiegające zatykaniu się dysz zraszających wskutek zanieczyszczeń w wodzie lub korozji rurociągów, dysz, zaworów i pompy.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R.:

- .7 Pompa może być napędzana niezależnym silnikiem spalinowym, lecz, jeżeli jest ona zależna od zasilania przez agregat awaryjny zainstalowany zgodnie z przepisami części D rozdziału II-1, to zespół jest zaprojektowany w taki sposób, że uruchamia się automatycznie w przypadku awarii głównego zasilania, tak aby energia do napędu pompy przewidzianej w pkt .5 była natychmiast dostępna. Jeżeli pompa jest napędzana przez niezależny silnik spalinowy, to należy go tak umieścić, aby pożar w chronionym pomieszczeniu nie miał wpływu na dopływ powietrza do silnika.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

- .8 Stałe tryskaczowe instalacje gaśnicze w pomieszczeniach maszynowych zgodne są z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

5 Gaśnice przenośne (R 6)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Gaśnice są zatwierdzonego typu i konstrukcji.
- .2 Pojemność wymaganych przenośnych gaśnic płynowych nie jest większa niż 13,5 litra i nie mniejsza niż 9 litrów. Inne typy gaśnic są równorzędne pod względem poręczności użycia z gaśnicami płynowymi co najmniej 13,5-litrowymi, a pod względem skuteczności działania z gaśnicami płynowymi co najmniej 9-litrowymi.
- .3 Na statku znajdują się zapasowe ładunki dla 50 % każdego typu gaśnic znajdujących się na nim. Inna gaśnica takiego samego typu jest równoważna ładunkowi dla gaśnicy, której nie można w łatwy sposób naładować na statku.
- .4 Zasadą ogólną jest, że nie umieszcza się przenośne gaśnice CO₂ w pomieszczeniach mieszkalnych. Tego typu gaśnice znajdują się w kabinach radiotelegraficznych, w centralach telefonicznych i w innych podobnych pomieszczeniach. Objętość każdego pomieszczenia, w którym znajduje się jedna lub więcej gaśnic, jest taka, żeby do celów niniejszego przepisu stężenie oparów powstałych w wyniku uruchomienia gaśnicy nie było większe od 5 % objętości pomieszczenia. Do obliczeń objętości zajmowanej przez CO₂ przyjmować przyjmuje się, współczynnik 0,56 m³/kg.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .5 Gaśnice przenośne są zgodne z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.
- .6 Nie umieszcza się gaśnic przenośnych na dwutlenek węgla w pomieszczeniach mieszkalnych. Na stanowiskach sterowania i w innych pomieszczeniach, w których znajduje się wyposażenie lub elektryczny bądź elektro-niczny sprzęt wymagany dla bezpieczeństwa statku, znajdują się gaśnice, w których użyte środki nie są ani przewodnikami elektryczności, ani nie stanowią zagrożenia dla tego wyposażenia i sprzętu.
- .7 Gotowe do użycia gaśnice znajdują się w łatwych do zlokalizowania miejscach. W przypadku pożaru są w każdej chwili łatwo i szybko dostępne oraz umieszczone tak, aby warunki klimatyczne, wibracje lub inne czynniki zewnętrzne nie wpłynęły na ich sprawność. Na przenośnych gaśnicach umieszczona jest informacja, czy były one już używane.
- .8 Na statku powinny znajdować się ładunki dla 100 % dziesięciu pierwszych gaśnic i 50 % pozostałych gaśnic, które mogą znajdować się na nim.
- .9 Dla gaśnic, których nie można naładować na statku, w to miejsce należy dostarczyć dodatkowe przenośne gaśnice w takiej samej liczbie i o takich samych parametrach jak te, które zostały przewidziane w pkt .13.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .10 Środki gaśnicze, które same z siebie bądź w trakcie użycia wydzielają trujące gazy w ilościach niebezpiecznych dla ludzi lub wydzielają gazy szkodliwe dla środowiska, są zakazane.
- .11 Gaśnice są przystosowane do gaszenia pożarów, które mogą wystąpić blisko miejsca umiejscowienia tych gaśnic.
- .12 Jedna z przenośnych gaśnic przeznaczonych do użytku w jakimkolwiek pomieszczeniu jest umieszczona w pobliżu wejścia do tego pomieszczenia.

.13 Minimalna liczba gaśnic jest następująca:

.1 dla pomieszczeń mieszkalnych i użytkowych;

gaśnice są umieszczone w takim miejscu, aby żaden punkt pomieszczenia nie znajdował się dalej niż 10 m od gaśnicy;

.2 gaśnica, która może zostać użyta w strefach wysokiego napięcia, znajduje się przy każdej rozdzielnicy lub podrozdzielnicy o mocy nie mniejszej niż 20 kW;

.3 w pomieszczeniach kuchennych, rozdzielnice umieszczone są w taki sposób, aby żaden punkt pomieszczenia nie znajdował się dalej niż 10 m od gaśnicy;

.4 gaśnica umieszczona jest obok magazynków farb i miejsc, w których przechowywane są produkty łatwo palne;

.5 co najmniej jedna gaśnica znajduje się na mostku nawigacyjnym i na każdym stanowisku sterowania.

.14 Przenośne gaśnice dostarczone w celu użytkowania w pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych mają, w miarę możliwości, jednakową metodę działania.

.15 Okresowe przeglądy gaśnic:

Administracja państwa bandery zapewnia, że przenośne gaśnice poddawane są okresowemu przeglądowi oraz próbom działania i próbom ciśnieniowym.

6 Systemy gaśnicze w przedziałach maszynowych (R 7)

Przedziały maszynowe kategorii A powinny być wyposażone w:

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ:

.1 jeden z następujących stałych systemów gaśniczych:

.1 gazowy system gaśniczy spełniający wymagania prawidła 4 pkt .1 i .2 lub zamiast systemu węglowodorów halogenowych, system równorzędny zraszający zgodny z przepisami MSC/Okólnik 668 z dnia 30 grudnia 1994 r. i MSC/Okólnik 728 z czerwca 1996 r., uwzględniając datę budowy statku;

.2 system gaśniczy na pianę lekką, spełniający wymagania prawidła 4 pkt .4, uwzględniając datę budowy statku;

.3 ciśnieniowy wodny system zraszający, spełniający wymagania prawidła 4 pkt .5, uwzględniając datę budowy statku;

.2 co najmniej jeden przenośny zestaw pianowy składający się z prądownicy powietrzno-pianowej typu eżektorowego, którą można podłączyć do magistrali pożarowej za pomocą węża pożarowego oraz z przenośnego zbiornika zawierającego, co najmniej 20 litrów środka pianotwórczego i z jednego zapasowego zbiornika. Prądownica jest zdolna do wytwarzania piany odpowiedniej do gaszenia płonącego oleju, z wydajnością co najmniej 1,5 m³ na minutę.

.3 agregaty pianowe zatwierdzonego typu w każdym pomieszczeniu, o pojemności, co najmniej 45 litrów każdy lub równoważne, w wystarczającej liczbie, aby pianę lub równoważny środek gaśniczy można było skierować na każdą część ciśnieniowych instalacji paliwa ciekłego i instalacji smarowania, przekładnię i inne miejsca zagrożone pożarem. Ponadto należy przewidzieć wystarczającą liczbę przenośnych gaśnic pianowych lub równoważnych rozmieszczonych w taki sposób, aby odległość na dojście z dowolnego miejsca w pomieszczeniu do gaśnicy była nie większa niż 10 m oraz aby w każdym takim pomieszczeniu znajdowały się co najmniej dwie takie gaśnice.

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI PONIŻEJ 24 M ORAZ ISTNIEJĄCYCH STATKACH KLASY B:

- .4 system gaśniczy przewidziany w powyższym pkt .1, jak również każdym pomieszczeniu, w którym znajdują się silniki spalinowe, zbiorniki osadów płynnych lub zespoły paliwowe, gaśnica pianowa o pojemności co najmniej 45 litrów lub gaśnica na dwutlenek węgla o pojemności co najmniej 16 kilogramów; i
- .5 przenośna gaśnica zdolna ugasić płonące paliwo w każdym pomieszczeniu, zawierającym urządzenie maszynowe lub jego część o mocy 736 kW, pod warunkiem, że w tym pomieszczeniu wymagane są, co najmniej dwie, ale nie więcej niż sześć takich gaśnic.

Stały system gaśniczy na pianę ciężką może zastąpić część z sześciu przenośnych gaśnic wymaganych przez niniejsze prawo.

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCYCH STATKACH KLASY B PRZEWOŻĄCYCH WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW:

- .6 W każdym pomieszczeniu maszynowym należy zapewnić, co najmniej dwa wodne rozpylacze mgłowe w postaci metalowej rury w kształcie litery „L”, z dłuższym odcinkiem o długości około dwóch metrów, dającym się podłączyć do węża pożarowego, i z krótszym o długości około 250 mm, wyposażonym w stałą dyszę mgłową lub odpowiednio przystosowanym do podłączenia wodnej dyszy rozpylającej.

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCYCH STATKACH KLASY B:

- .7 W przypadku użycia oleju jako czynnika grzewczego może być ponadto wymagane, aby pomieszczenia kotłów były do celów gaszenia pożarów miejscowo wyposażone w stałe lub przenośne systemy do rozpylania wody lub rozprowadzania piany nad i pod podłogą.

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ, O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ:

- .8. .1 W maszynowniach kategorii A o kubaturze powyżej 500 m³/min powinien, oprócz wymaganego niniejszą regulacją stałego systemu gaśniczego, znajdować się stały wodny system gaśniczy do użytku miejscowego lub równoważny system, zatwierdzony na podstawie wytycznych IMO, patrz: MSC/Okólnik — „Wytyczne dotyczące zatwierdzania stałych wodnych systemów gaśniczych do użytku miejscowego w maszynowniach kategorii A”.

W maszynowniach okresowo bezwachtowych systemu przeciwpożarowego może zostać uruchomiony zarówno automatycznie, jak i ręcznie. W maszynowniach obsługiwanych przez wachty wystarcza ręcznie uruchamiany system przeciwpożarowy.

- .2 Stały system gaśniczy do użytku miejscowego powinien chronić niżej wymienione strefy bez potrzeby zatrzymywania napędu, ewakuacji personelu lub odcinania pomieszczeń:

- .1 części wewnętrzne zespołów paliwowych silników spalinowych zapewniających główny napęd i wytwarzających energię dla statku, które są zagrożone pożarem,

- .2 czołowe ściany kotła,

- .3 części pieców do spopielania, które są zagrożone pożarem; i

- .4 urządzenia oczyszczające podgrzane paliwo.

- .3 Uruchomienie miejscowego systemu gaśniczego powoduje włączenie sygnału wizualnego oraz wyróżniającego się sygnału dźwiękowego w chronionym pomieszczeniu i na stanowiskach stałe obsługiwanych. Alarm sygnalizuje uruchomienie szczególnego systemu. Wymagany zgodnie z niniejszym punktem system alarmowy stanowi dodatek do systemów wykrywających i alarmowych wymaganych zgodnie z innymi punktami niniejszego rozdziału i nie zastępuje ich.

NA NOWYCH STATKACH KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ NA ISTNIEJĄCYCH STATKACH KLASY B, ORAZ NA WSZYSTKICH STATKACH PRZEWOŻĄCYCH WIĘCEJ NIŻ 400 OSÓB

- .9 Stałe systemy gaśnicze do użytku miejscowego są zainstalowane, zgodnie z pkt .8 niniejszego prawa, do dnia 1 października 2005 r.

7 Specjalne instalacje w pomieszczeniach maszynowych (R 11)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Liczba świetlików, drzwi, wywietrzników, otworów w kominach, umożliwiających wentylację wyciągową oraz innych otworów do przedziałów maszynowych jest ograniczona do minimum odpowiadającego potrzebom wentylacji oraz właściwej i bezpiecznej eksploatacji statku.
- .2 Świetliki są wykonane ze stali i nie zawierają szklanych paneli. Należy przewidzieć odpowiednie rozwiązania pozwalające na usunięcie z chronionego pomieszczenia dymu, w przypadku powstania pożaru.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .3 Drzwi inne niż wodoszczelne drzwi z napędem mechanicznym, są skonstruowane w taki sposób, aby w przypadku pożaru w pomieszczeniu zapewniały niezawodne zamknięcie, uzyskiwane za pomocą urządzenia zamykającego o napędzie mechanicznym lub też samozamykające się drzwi, zdolne do zamknięcia się również przy przechyle 3,5° na stronę przeciwną do kierunku ich zamykania, wyposażone w zdalnie sterowany mechanizm zwolnienia, zwalnijące się samoczynnie w przypadku uszkodzenia zdalnie sterowanego mechanizmu zwalniania.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .4 W ścianach pomieszczenia maszynowego nie należy umieszczać okien. Wymóg nie wyklucza stosowania szkła w pomieszczeniach manewrowo-kontrolnych wewnątrz pomieszczenia maszynowego.

.5 Należy zapewnić urządzenia sterujące do:

- .1 otwierania i zamykania świetlików, zamykania otworów w kominach, które normalnie umożliwiają wentylację wyciągową oraz zamykania kłap na wywietrznikach;
- .2 umożliwienia wypuszczenia dymu;
- .3 zamykania drzwi z napędem mechanicznym lub uruchamiania mechanizmów zwalnających drzwi innych niż drzwi wodoszczelne z napędem mechanicznym;
- .4 zatrzymywania wentylatorów mechanicznych; i
- .5 zatrzymywania wentylatorów nawiewowych i wyciągowych pomp transportowych paliwa, pomp zespołów paliwowych i innych podobnych pomp paliwowych. Dla statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później za „inne podobne pompy paliwowe” uważa się pompy olejów smarowych, pompy obiegu oleju grzewczego i separatory oleju. Jednakże pkt .6 niniejszego przepisu nie stosuje się do separatorów zaolejonej wody.
- .6 Urządzenia sterujące wymagane w pkt .5 i w przepisie II-2/A/10.2.5 znajdują się na zewnątrz pomieszczeń, określonych w tym przepisie, aby nie zostały odcięte w przypadku powstania pożaru w obsługiwanym przez nie pomieszczeniu. Takie urządzenia sterujące i urządzenia sterujące dla każdej wymaganej instalacji gaśniczej znajdują się w jednym miejscu lub zgrupowane są w możliwie najmniejszej ilości miejsc. Istnieć bezpieczny dostęp do takich miejsc z otwartego pokładu.
- .7 Jeżeli do jakiegokolwiek pomieszczenia maszynowego kategorii A przewidziano dostęp na dole z przyległego tunelu linii wałów, to w tunelu linii wałów, obok drzwi wodoszczelnych należy przewidzieć lekkie ognioodporne stalowe drzwi otwierane z obu stron.

8. Automatyczne instalacje tryskaczowe z wykrywaniem pożaru i pożarowym systemem alarmowym (R 12)

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Jeżeli wymagana jest automatyczna instalacja tryskaczowa z wykrywaniem pożaru i pożarowym systemem alarmowym, jest ona stale gotowa do natychmiastowego działania, bez konieczności wykonywania przez załogę jakichkolwiek czynności w celu jego uruchomienia. Powinna ona mieć rury stale napełnione wodą z wyjątkiem małych odsłoniętych sekcji, które mogą być suche, jeżeli takie środki uznane zostaną za niezbędne. Każda część instalacji, która w czasie pracy może być narażona na działanie temperatur ujemnych, jest odpowiednio zabezpieczona przed zamarzaniem. Instalację należy utrzymywać pod wymaganym ciśnieniem i zapewnić jego stałe zasilanie wodą zgodnie z wymaganiami niniejszego przepisu.

- .2 Każda sekcja tryskaczy jest wyposażona w automaty uruchamiające wizualny i dźwiękowy sygnał alarmowy na jednym lub wielu wskaźnikach za każdym razem, gdy zadziałał którykolwiek z tryskaczy. Wskaźniki te wskazują, w której sekcji obsługiwanej przez instalację powstał pożar i są zgrupowane na mostku. Ponadto wizualny i dźwiękowy alarm jest sygnalizowany w innym miejscu niż na mostku, tak, aby zapewnić, że sygnał o wykryciu pożaru zostanie natychmiast zauważony przez załogę. System alarmowy jest tak skonstruowany, aby również sygnalizował każdą swoją niesprawność.
- .3 Tryskacze są zgrupowane w oddzielne sekcje, z których żadna nie może zawierać więcej niż 200 tryskaczy. Żadna sekcja nie może obsługiwać więcej niż dwa pokłady, a także nie jest rozmieszczona w więcej niż jednej głównej strefie pionowej, jeżeli nie zostanie udowodnione, że ochrona przeciwpożarowa statku nie ulegnie przez to pogorszeniu.
- .4 Należy zapewnić możliwość odcięcia każdej sekcji tryskaczy wyłącznie za pomocą pojedynczego zaworu. Taki zawór odcinający w każdej sekcji jest łatwo dostępny, a miejsce jego zainstalowania jest trwale i wyraźnie oznaczone. Należy zapewnić środki zapobiegające manipulowaniu zaworami odcinającymi przez osoby nieupoważnione.
- .5 Przy zaworze odcinającym każdej sekcji oraz na centralnym posterunku dowodzenia należy zainstalować wskaźniki pokazujące ciśnienie instalacji.
- .6 Tryskacze są odporne na korozję w warunkach atmosferycznych panujących na morzu. W pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych tryskacze uruchamiane są w zakresie temperatur od 68 °C do 79 °C, z wyjątkiem takich pomieszczeń, jak suszarnie, w których można oczekiwać wysokich temperatur i w których temperaturę otwarcia tryskaczy można zwiększyć nie więcej niż o 30 °C ponad najwyższą temperaturę panującą przy suficie w tych pomieszczeniach.
- .7 Przy każdym wskaźniku znajduje się wykaz lub plan wskazujący chronione pomieszczenia i usytuowane strefy w stosunku do każdej sekcji. Na statku dostępne są odpowiednie instrukcje dotyczące przeprowadzania prób i konserwacji.
- .8 Tryskacze umieszczone są u góry pomieszczenia i rozstawione w sposób zapewniający utrzymanie średniej intensywności podawania wody, co najmniej 5 l/m² na minutę na nominalnej powierzchni pokrytej tryskaczami.

Tryskacze rozmieszczone są jak najdalej od dźwigarów lub innych przedmiotów mogących stanowić przeszkodę dla rozprowadzanej wody i w miejscach zapewniających dobre zraszanie palącego się materiału w pomieszczeniu.

- .9 Należy zainstalować zbiornik ciśnieniowy o pojemności co najmniej dwa razy większej niż zapas wody określony w niniejszym punkcie. Zapas wody słodkiej w zbiorniku jest równy objętości wody podawanej w ciągu jednej minuty przez pompę, określoną w pkt 12. Należy zapewnić utrzymanie w zbiorniku takiego ciśnienia powietrza, aby po całkowitym zużyciu zapasu wody słodkiej ze zbiornika ciśnienie nie było mniejsze od ciśnienia roboczego zraszacza plus ciśnienie wywierane przez słup wody, licząc od dna zbiornika, do najwyżej umieszczonego zraszacza w systemie. Należy zapewnić skuteczne środki dla uzupełnienia powietrza pod ciśnieniem oraz uzupełnienia zapasu słodkiej wody w zbiorniku. Na zbiorniku należy umieścić oszklony płynowskaz z zaznaczonym prawidłowym poziomem wody w zbiorniku.
- .10 Należy przewidzieć środki, niedopuszczające do przedostawania się wody morskiej do zbiornika. Zbiornik ciśnieniowy powinien posiadać zawór bezpieczeństwa i manometr. Dla celu podłączenia wskaźników montuje się zawory lub kurki.
- .11 Należy zainstalować niezależną pompę z własnym napędem służącą wyłącznie do zachowania ciągłości automatycznego podawania wody przez tryskacze. Pompa włącza się automatycznie przy spadku ciśnienia w instalacji, jeszcze przed zużyciem całego zapasu wody słodkiej zbiornika ciśnieniowego.
- .12 Pompa i układ rurociągów są w stanie utrzymywać wymagane ciśnienie na poziomie najwyżej umieszczonego tryskacza, aby zapewnić ciągły dopływ wody wystarczający do równoczesnego pokrycia wodą co najmniej 280 m² powierzchni przy intensywności określonej w pkt .8. Dla nowych statków klasy C i D o długości mniejszej niż 40 metrów, których całkowita powierzchnia chroniona jest mniejsza niż 280 m², administracja państwa bandery może określić powierzchnię, jaką należy uwzględnić przy obliczaniu wydajności pomp i innych elementów zasilania.
- .13 Po stronie tłocznej pompy należy zainstalować zawór próbny z otwartą krótką rurą odpływową. Powierzchnia przekroju zaworu i rury jest wystarczająca do przepływu wody w ilości równej wymaganej wydajności pompy przy utrzymaniu w instalacji ciśnienia określonego w pkt .9.

- .14 Dolot wody morskiej do pompy znajduje się w miarę możliwości w pomieszczeniu, w którym znajduje się pompa i jest tak umieszczona, aby w warunkach żeglugi statku nie było żadnej innej konieczności odcięcia dolotu wody oprócz przeglądu lub naprawy pompy.
- .15 Pompa zraszania i zbiornik są usytuowane w miejscu dostatecznie oddalonym od wszelkich pomieszczeń maszynowych i nie są umieszczone w żadnym z pomieszczeń, dla których wymagana jest ochrona przez zraszającą instalację tryskaczową.
- .16 Należy zapewnić co najmniej dwa źródła energii zasilającej pompę wody morskiej oraz automatyczną sygnalizację alarmową i wykrywcą pożaru. Jeżeli pompa ma napęd elektryczny, to podłączona jest do głównej prądnicy i awaryjnego źródła energii. W tym przypadku jedno zasilanie pompy doprowadzane jest z rozdzielni głównej, a drugie z rozdzielni awaryjnej, oba oddzielnymi przewodami zasilającymi, przeznaczonymi wyłącznie do tego celu. Przewody zasilające są tak poprowadzone, aby nie przechodziły przez kuchnie, pomieszczenia maszynowe i inne wydzielone pomieszczenia o dużym stopniu zagrożenia pożarowego, z wyjątkiem, gdy jest to niezbędne dla przyłączenia ich do właściwych rozdzielnic. Przewody te prowadzą do samoczynnego przełącznika umieszczonego blisko pompy tryskaczowej. Przełącznik ten utrzymuje zasilanie energią z rozdzielni głównej tak długo, dopóki zasilanie z niej jest możliwe. Jego budowa jest taka, żeby w przypadku zaniku tego zasilania, samoczynnie przestawił się na zasilanie z rozdzielni awaryjnej. Wyłączniki z rozdzielni głównej i awaryjnej są wyraźnie oznakowane tabliczkami i normalnie utrzymywane są w położeniu zamkniętym. Na przewodach zasilających nie wolno instalować żadnych innych wyłączników. Jednym ze źródeł zasilania sygnalizacji alarmowej i wykrywczej jest awaryjne źródło energii. Jeżeli jednym ze źródeł energii dla pompy jest silnik spalinowy, to oprócz spełnienia wymagań pkt .15 jest on tak umieszczony, żeby pożar w jakimkolwiek pomieszczeniu chronionym nie miał wpływu na dopływ powietrza do silnika.
- .17 Instalacja tryskaczowa jest połączona z magistralą pożarową poprzez blokowany zawór zwrotno- zaporowy, zapobiegający przepływowi wody z zraszającej instalacji tryskaczowej do tej magistrali.
- .18 W każdej sekcji tryskaczy należy zapewnić zawór kontrolny do sprawdzania automatycznej sygnalizacji poprzez wypływ wody równoważny działaniu jednego zraszacza. Zawór kontrolny każdej sekcji należy umieścić w pobliżu zaworu odcinającego tej sekcji.
- .19 Należy zapewnić środki umożliwiające sprawdzenie automatycznego uruchamiania pompy przy spadku ciśnienia w systemie.
- .20 W jednym z miejsc, zainstalowania urządzeń wskaźnikowych, określonych w pkt .2, należy zapewnić przełączniki, umożliwiające przeprowadzenie próby sygnalizacji alarmowej i wskaźników dla każdej sekcji tryskaczy.
- .21 Dla każdej sekcji tryskaczy należy zapewnić co najmniej 6 zapasowych tryskaczy.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .22 Automatyczna instalacja tryskaczowa z wykrywaniem pożarów i alarmem jest instalacją zatwierdzonego typu i zgodną z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.
- .23 Dla nowych statków klasy C i D o długości mniejszej niż 40 metrów, których całkowita powierzchnia chroniona jest mniejsza niż 280 m², administracja państwa bandery może określić powierzchnię, jaką należy uwzględnić przy obliczaniu wydajności pomp i innych elementów.

9 Stałe instalacje wykrywacze i alarmowe pożaru (R 13)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Wymagania ogólne
 - .1 Każda wymagana stała instalacja wykrywcza i alarmowa pożaru z ręcznymi przyciskami alarmowymi jest stale gotowa do natychmiastowego działania.
 - .2 Źródła zasilania oraz obwody elektryczne niezbędne do działania instalacji są odpowiednio monitorowane pod kątem zaniku energii oraz stanów awaryjnych. Wystąpienie niesprawności powoduje włączenie na tablicy sterowniczej sygnalizacji wizualnej i dźwiękowej, która różni się od sygnalizacji pożarowej.
 - .3 Należy zapewnić, co najmniej dwa źródła energii zasilającej urządzenia elektryczne stosowane w stałej instalacji wykrywczej i alarmowej pożaru, z których jedno powinno być awaryjnym źródłem energii. Zasilanie odbywa się oddzielnymi przewodami zasilającymi, służącymi wyłącznie do tego celu. Przewody te prowadzą do automatycznego przełącznika, umieszczonego w lub obok centrali wykrywczej pożaru.

- .4 Czujki i ręczne przyciski alarmowe są zgrupowane w sekcje. Uruchomienie każdej czujki lub ręcznego przycisku alarmowego powoduje włączenie sygnalizacji wizualnej i dźwiękowej sterowniczej centrali wykrywczej pożaru i powtarzaczach alarmu. Jeżeli sygnały te nie zostaną odebrane w ciągu dwóch minut, alarm dźwiękowy włącza się automatycznie w pomieszczeniach mieszkalnych załogi, w pomieszczeniach służbowych, na stanowiskach sterowania oraz w pomieszczeniach maszynowych. Ta instalacja dźwiękowa sygnalizacji alarmowej nie musi być integralną częścią wykrywającego instalacji wykrywczej.
- .5 Tablica sterownicza umieszczona jest na mostku nawigacyjnym lub centralnym stanowisku dowodzenia.
- .6 Powtarzacz alarmu wskazują co najmniej sekcję, w której zadziałała czujka lub włączony został ręczny przycisk alarmowy. Co najmniej jeden powtarzacz alarmu jest stale łatwo dostępny dla uprawnionych członków załogi zarówno w morzu jak i w porcie, z wyjątkiem sytuacji, gdy statek jest wyłączony z eksploatacji. Jeżeli tablica sterownicza znajduje się w centralnym posterunku pożarowym, to jeden powtarzacz alarmu umieszczony jest na mostku nawigacyjnym.
- .7 Na lub tuż obok każdego powtarzacza alarmów znajduje się wyraźna informacja o pomieszczeniach, które on obejmuje oraz o usytuowaniu sekcji.
- .8 W przypadku, gdy pożarowa instalacja wykrywcza nie posiada zdalnej identyfikacji każdej czujki z osobna, żadna z sekcji nie może w obrębie pomieszczeń mieszkalnych, użytkowych i stanowisk sterowania, obejmować więcej niż jednego pokładu, z wyjątkiem sekcji w wydzielonych klatkach schodowych. W celu uniknięcia zwłoki w identyfikacji źródła pożaru ilość wydzielonych pomieszczeń obsługiwanych przez każdą sekcję ograniczona jest do liczby określonej przez administrację państwa bandery. W żadnym przypadku nie zezwala się, aby sekcja obejmowała więcej niż 50 oddzielnych pomieszczeń. Jeżeli instalacja wykrywcza posiada zdalną identyfikację poszczególnych czujek, sekcje mogą obejmować kilka pokładów i obsługiwać każdą ilość wydzielonych pomieszczeń.
- .9 Jeżeli instalacja wykrywcza nie posiada zdalnej identyfikacji każdej czujki z osobna, żadna z sekcji nie może obsługiwać pomieszczeń położonych po obydwu burtach statku oraz na więcej niż jednym pokładzie, a także nie należy rozmieszczać jednej sekcji w jednej głównej strefie pionowej. Jednakże administracja państwa bandery może zezwolić, aby sekcja obsługiwała pomieszczenia położone na obu burtach statku oraz więcej niż jeden pokład, jeżeli jest przekonana, że zabezpieczenie przeciwpożarowe nie będzie przez to zmniejszone. Na statkach wyposażonych w zdalną identyfikację każdej czujki z osobna, sekcja może obsługiwać pomieszczenia położone po obydwu burtach statku oraz na więcej niż jednym pokładzie, ale nie może być umieszczana w więcej niż jednej głównej strefie pionowej.
- .10 Sekcja czujek pożaru, która ochrania posterunek dowodzenia, pomieszczenie służbowe lub mieszkalne, nie obejmuje pomieszczenia maszynowego.
- .11 Czujki reagują na ciepło, dym lub na inne produkty spalania, płomień lub jakąkolwiek kombinację powyższych, czynników. Czujki reagujące na inne zjawiska wskazujące początkową fazę pożaru, mogą zostać uznane przez administrację państwa bandery, pod warunkiem, że są co najmniej tak samo czułe jak czujki opisane powyżej. Czujki reagujące na płomień mogą być stosowane tylko, jako dodatkowe obok czujek dymowych lub cieplnych.
- .12 Należy zapewnić odpowiednie instrukcje i elementy zamienne do przeprowadzania prób i konserwacji instalacji.
- .13 Działanie instalacji wykrywczej jest okresowo sprawdzane, zgodnie z wymaganiami administracji państwa bandery, przy wykorzystaniu urządzeń wytwarzających gorące powietrze o odpowiedniej temperaturze, dym lub rozpylone cząsteczki o odpowiedniej gęstości lub wielkości ziaren lub też wywołujących inne zjawiska wskazujące na objawy pożaru, na które reagują czujki.

Wszystkie czujki są rodzaju, który umożliwia sprawdzenie poprawności ich działania, a następnie przywrócić je do stanu czuwania bez potrzeby wymiany jakichkolwiek elementów.
- .14 Pożarowa instalacja wykrywcza nie może być używana do żadnych innych celów. Jednakże można zezwolić na zamykanie drzwi pożarowych lub wykonywanie podobnych funkcji z tablicy sterowniczej.
- .15 Pożarowe systemy wykrywające, umożliwiające identyfikację strefy, są wykonane tak, aby:
 - obwód nie mógł zostać uszkodzony przez pożar więcej niż w jednym miejscu,
 - jakakolwiek niesprawność (np. zanik zasilania, zwarcie, douziemienie) powstała w obwodzie nie spowodowała zaprzestania funkcjonowania całego obwodu,
 - przewidziane zostały wszelkie środki zapewniające powrót instalacji do stanu pierwotnego po wystąpieniu awarii (elektrycznej, elektronicznej lub informatycznej),
 - pierwszy włączony alarm nie przeszkodził żadnej innej czujce we włączeniu kolejnych alarmów pożarowych.

.2 Wymagania instalacyjne

- .1 Ręczne przyciski alarmowe należy instalować w pomieszczeniach mieszkalnych, użytkowych i stanowiskach sterowania. Przy każdym wejściu znajduje się jeden ręczny przycisk alarmowy. Ręczne przyciski alarmowe są łatwo dostępne w korytarzach na każdym pokładzie, tak, aby z każdej części korytarza nie było dalej niż 20 m do przycisku alarmowego.
- .2 Czujki dymowe zainstalowane są na wszystkich klatkach schodowych, korytarzach i drogach ewakuacji w rejonie pomieszczeń mieszkalnych.
- .3 Jeżeli w celu zabezpieczenia pomieszczeń innych, niż wymienione w ppkt .2.2, wymagane jest zainstalowanie stałej pożarowej instalacji wykrywczej i alarmowej, to w każdym takim pomieszczeniu należy zainstalować co najmniej jedną czujkę spełniającą wymagania ppkt .1.11.
- .4 Rozmieszczenie czujek jest takie, że zapewnia ich optymalną wydajność. Należy unikać instalowania czujek w pobliżu belek konstrukcyjnych i kanałów wentylacyjnych lub innych miejsc, gdzie rodzaj przepływu powietrza mógłby ograniczyć skuteczność działania czujki, oraz miejsc, gdzie mogłyby być łatwo uderzone, bądź ulec uszkodzeniu mechanicznemu. Zasadniczo czujki instalowane pod sufitem znajdują się w odległości co najmniej 0,5 m od grodzi.
- .5 Maksymalna odległość między czujkami jest zgodna z danymi przedstawionymi w poniższej tabeli:

| Rodzaj czujki | Maksymalna powierzchnia podłogi przypadająca na jedną czujkę (m ²) | Maksymalny odstęp między osiami czujek (m) | Maksymalna odległość od grodzi (m) |
|----------------|--|--|------------------------------------|
| Czujka cieplna | 37 | 9 | 4,5 |
| Czujka dymowa | 74 | 11 | 5,5 |

Administracja państwa bandery może wymagać lub zezwolić na stosowanie innych odległości w oparciu o dane z prób przedstawiające charakterystyki czujek.

- .6 Przewody elektryczne stanowiące część instalacji są rozmieszczone w taki sposób, aby nie przechodziły przez kuchnie, pomieszczenia maszynowe i inne zamknięte pomieszczenia o wysokim stopniu zagrożenia pożarowego, z wyjątkiem przypadku gdzie niezbędne jest zamontowanie instalacji wykrywczej i alarmowej pożaru w tych pomieszczeniach lub przyłączenie ich do właściwego źródła zasilania.

.3 Wymagania konstrukcyjne

- .1 System i jego wyposażenie są odporne na zmiany i stany nieustalone napięcia zasilającego, zmiany temperatury otoczenia, drgania, wilgotność, wstrząsy, udary i korozję, normalnie występujące na statkach.
- .2 Czujki dymowe zainstalowane na klatkach schodowych, korytarzach i drogach ewakuacyjnych znajdujących się w rejonie pomieszczeń mieszkalnych, wymagane zgodnie z ppkt .2.2, posiadają dokument potwierdzający, iż zadziałają one zanim gęstość dymu przekroczy 12,5 % zaciemnienia na metr, a nie zaczną działać zanim gęstość dymu nie przekroczy 2 % zaciemnienia na metr.

Czujki dymowe przeznaczone do instalowania w innych pomieszczeniach działają w granicach czułości zgodnych z wymaganiami państwa bandery z uwzględnieniem uniknięcia niedostatecznej lub nadmiernej czułości detektora.

- .3 Czujki cieplne posiadają certyfikaty potwierdzające, iż zadziałają zanim temperatura przekroczy 78 °C, a nie zaczną działać zanim temperatura nie przekroczy 54 °C w warunkach, gdy przyrost temperatury do tej wartości jest mniejszy niż 1 °C na minutę. Przy szybszym wzroście temperatury czujka cieplna działa w granicach temperatur zgodnych z wymaganiami państwa bandery, z uwzględnieniem uniknięcia niedostatecznej lub nadmiernej czułości czujki.
- .4 Dopuszczalna temperatura, przy której czujki cieplne włączają się, może zostać podwyższona o 30 °C powyżej najwyższej temperatury panującej pod sufitem w suszarniach i podobnych pomieszczeniach o normalnie wysokich temperaturach otoczenia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .4.1 Stałe pożarowe instalacje wykrywczycze i alarmowe są zgodne z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.
- .4.2 Ręczne przyciski alarmowe zgodne z wymaganiami kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego są rozmieszczone we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, użytkowych i stanowiskach sterowania. Przy każdym wejściu znajduje się jeden ręczny przycisk alarmowy. Ręczne przyciski alarmowe są łatwo dostępne w korytarzach na każdym pokładzie tak, aby z każdej części korytarza nie było dalej niż 20 m do przycisku alarmowego.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D:

- .5 Oprócz podanych wyżej wymagań, administracja państwa bandery upewnia się, czy w przestrzegane są wymagania bezpieczeństwa instalacji pod względem ich niezależności od innych instalacji lub systemów, odporności ich składników na korozję, zasilania elektrycznego ich systemu sterowania i dostępności instrukcji działania i obsługi.

10 Instalacje paliwa ciekłego, oleju smarowego i innych olejów łatwo palnych (R 15)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.1 Ograniczenia dotyczące stosowania oleju jako paliwa

Przy stosowaniu oleju jako paliwa obowiązują następujące ograniczenia:

- .1 Poza paliwami dopuszczonymi do stosowania w niniejszym punkcie nie należy stosować paliw ciekłych o temperaturze zapłonu mniejszej niż 60 °C.
- .2 Dla awaryjnych zespołów prądotwórczych można stosować paliwa ciekłe o temperaturze zapłonu nie mniejszej niż 43 °C.
- .3 Administracja bandery może zezwolić na stosowanie do ogólnego użytku paliwa ciekłego o temperaturze zapłonu mniejszej niż 60 °C, ale nie mniejszej niż 43 °C, z zastrzeżeniem, że będą zastosowane takie dodatkowe środki ostrożności, jakie zostaną uznane za konieczne i pod warunkiem, że temperatura otoczenia w pomieszczeniu, w którym przechowuje się lub wykorzystuje takie paliwo, nie będzie mogła wzrosnąć więcej niż do temperatury o 10 °C niższej od temperatury zapłonu paliwa.

Dla statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później użycie płynnych paliw, których temperatura zapłonu jest mniejsza niż 60 °C, ale nie mniejsza niż 43 °C, może być dopuszczona, z zastrzeżeniem, że:

- .3.1 zbiorniki paliwowe, z wyjątkiem zbiorników z podwójnym dnem, znajdują się poza przedziałami maszynowymi kategorii A;
- .3.2 rura ssąca paliwa jest wyposażona w miernik temperatury;
- .3.3 na dolocie i odlocie filtrów paliwa zainstalowane zostały zawory lub kurki odcinające dopływ paliwa;
- .3.4 o ile jest to możliwe, rurociągi połączone zostały poprzez zespawanie lub za pomocą złącz stożkowych bądź złącz typu kulistego.

Temperaturę zapłonu olejów ustala się za pomocą zatwierdzonej próby w tyglu zamkniętym.

.2 Instalacje paliw ciekłych

Jeżeli statek używa paliwa ciekłego, rozwiązania dotyczące jego przechowywania, rozprowadzania i wykorzystania są takie, że zapewniają bezpieczeństwo statku i osób na nim się znajdujących oraz spełniają, co najmniej następujące wymagania:

- .1.1 Na ile to można przewidzieć, żadna część instalacji paliwa ciekłego zawierająca podgrzane paliwo pod ciśnieniem przekraczającym 0,18 N/mm², nie znajduje się w na tyle ukrytym miejscu, aby uszkodzenia i przecieki nie mogły być z łatwością zauważone. Miejsca w pomieszczeniach maszynowych, gdzie przebiegają takie części instalacji paliwa ciekłego powinny być odpowiednio oświetlone.
- .1.2 Za podgrzane paliwo ciekłe uważa się paliwo, którego temperatura po ogrzaniu przekracza 60 °C lub jest wyższa od temperatury zapłonu paliwa, jeżeli jest ona niższa od 60 °C.

- .2 W każdych normalnych warunkach wentylacja przedziałów maszynowych jest wystarczająca, do zapobieżenia gromadzeniu się oparów paliwa.
 - .3 Na ile jest to możliwe, zbiorniki paliwa ciekłego stanowią część konstrukcji kadłuba i znajdują się poza pomieszczeniami maszynowymi. W przypadku, gdy zbiorniki te, niebędące zbiornikami dna podwójnego, znajdują się w sąsiedztwie pomieszczeń maszynowych lub w tych pomieszczeniach, co najmniej jedna z ich pionowych ścian przylega do ściany tworzącej granicę pomieszczenia maszynowego oraz pożądane jest, aby zbiorniki te miały wspólną ścianę ze zbiornikami dna podwójnego, natomiast powierzchnia ścian oddzielających je od pomieszczenia maszynowego jest jak najmniejsza. W przypadku, gdy zbiorniki te są umiejscowione wewnątrz pomieszczeń maszynowych, to nie powinny one zawierać paliwa o temperaturze zapłonu niższej niż 60 °C. Należy unikać stosowania wolno stojących zbiorników i zakazać ich umieszczenia w pomieszczeniach maszynowych.
 - .4 Żaden zbiornik paliwa ciekłego nie może być umieszczony w miejscu gdzie przełanie lub wyciek z niego może stanowić zagrożenie pożarowe wskutek spływania paliwa na rozgrzane powierzchnie. Należy podjąć środki ostrożności, aby wyciekający pod ciśnieniem z pomp, filtrów lub podgrzewaczy paliwo nie mogło dostać się na rozgrzane powierzchnie.
 - .5 Każdy rurociąg paliwa ciekłego, z którego, w przypadku jego uszkodzenia, mógłby nastąpić wyciek paliwa ze zbiornika zapasowego, osadowego lub rozchodowego zbiornika, o pojemności 500 litrów lub większej, umieszczonego ponad dnem podwójnym, wyposażony jest w kurek lub zawór bezpośrednio na samym zbiorniku, który w przypadku pożaru w pomieszczeniu, gdzie znajdują się wymienione zbiorniki można zamknąć z bezpiecznego miejsca na zewnątrz tego pomieszczenia. W szczególnych przypadkach umieszczenia zbiorników wysokich w tunelu linii wałów, tunelu rurociągów lub w podobnym pomieszczeniu, na zbiornikach należy zamontować zawory, jednak istnieje możliwość odcięcia tych zbiorników w przypadku pożaru za pomocą dodatkowego zaworu umieszczonego na rurociągu lub rurociągach na zewnątrz tunelu lub podobnego pomieszczenia. Jeżeli taki dodatkowy zawór znajduje się w przedziale maszynowym, to jest on sterowany z miejsca znajdującego się na zewnątrz tego przedziału.
- Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, urządzenia sterujące układem zdalnego sterowania zaworu zbiornika paliwowego awaryjnego zespołu prądotwórczego znajdują się w innym miejscu niż urządzenia sterujące innymi zaworami umieszczonymi w przedziałach maszynowych.
- .6 Należy zastosować skuteczne i bezpieczne środki dla określania ilości paliwa ciekłego w każdym ze zbiorników paliwa ciekłego.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Rury do sondowania nie mogą kończyć się w żadnym pomieszczeniu, gdzie mogłoby wystąpić ryzyko zapalenia się pochodzącego z nich wycieku. W szczególności rury do sondowania nie mogą kończyć się w pomieszczeniach pasażerskich lub załogowych. Zasadą ogólną jest, że nie mogą się one kończyć w przedziałach maszynowych. Jednakże, jeżeli administracja państwa bandery uzna, że wymaganie to jest praktycznie niewykonalne, może zezwolić na to, aby rury pomiarowe kończyły się w przedziałach maszynowych, pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących wymagań:
 - .1.1 dodatkowo zamontowano wskaźnik poziomu paliwa odpowiadający wymaganiom określonym w ppkt .2.6.2;
 - .1.2 zakończenia rur do sondowania znajdują się z dala od miejsc o dużym zagrożeniu zapłonem, chyba że, podjęte zostały takie środki ostrożności, jak zamontowanie skutecznych osłon nie dopuszczających do kontaktu paliwa ze źródłem zapłonu,
 - .1.3 zakończenia rur pomiarowych wyposażone są w samozamykające się urządzenia zaślepiające oraz w samozamykający się kurek kontrolny o małej średnicy, zainstalowany poniżej urządzenia zaślepiającego, umożliwiający sprawdzenie obecności paliwa przed otwarciem urządzenia zaślepiającego. Należy przewidzieć zabezpieczenie, aby zapewnić, że przeciek paliwa przez kurek kontrolny nie spowoduje zagrożenia zapłonem.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .2 Można dopuścić innego rodzaju wskaźniki do sprawdzania ilości paliwa w zbiorniku, jeżeli, jak określono w ppkt .2.6.1.1, nie przechodzą one przez ścianę zbiornika poniżej jego szczytu i w przypadku uszkodzenia tych wskaźników lub przepełnienia zbiornika nie pozwolą na wyciek paliwa.
- .3 Wskaźniki określone w ppkt .2.6.2 utrzymywane są we właściwym stanie w celu zapewnienia ich ciągłego działania w podczas eksploatacji.
- .7 Należy przedsięwziąć środki, aby nie dopuścić do powstania nadciśnienia w żadnym ze zbiorników paliwa lub w części instalacji paliwowej, włączając w to rurociągi napełniające. Zawory nadmiarowe oraz rurociągi odpowietrzające lub przelewowe powinny być doprowadzone do miejsca, w którym nie istnieje jakiegokolwiek ryzyko zapłonu lub wybuchu związane z obecnością olejów i oparów i nie powinny przeprowadzić do pomieszczeń załogowych, pasażerskich ani pomieszczeń kategorii specjalnej, zamkniętych pomieszczeń ro-ro, maszynownie lub podobnych pomieszczeń na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później.

- .8 Rurociągi paliwa, jak również ich zawory i armatura są wykonane ze stali lub innego zatwierdzonego materiału, z wyjątkiem możliwości dopuszczenia do użycia w ograniczonym zakresie przewodów elastycznych. Takie przewody elastyczne i ich końcówki są wykonane z materiałów ogniotrwałych o odpowiedniej wytrzymałości.

Zawory znajdujące się na zbiornikach z paliwem ciekłym, na które działa ciśnienie statyczne mogą być wykonane ze stali lub z żeliwa sferoidalnego. Jednakże zawory wykonane ze zwykłego żeliwa mogą zostać użyte w rurociągach, w których ciśnienie obliczeniowe jest niższe od 7 bar, a temperatura obliczeniowa jest niższa od 60 °C.

STATKI KLASY B, C i D:

- .9 Wszystkie zewnętrzne wysokociśnieniowe rurociągi tłoczne paliwa między wysokociśnieniowymi pompami paliwa i wtryskiwaczami są chronione przez system przewodów w osłonach, zdolnych do zatrzymania paliwa w przypadku uszkodzenia rurociągu wysokociśnieniowego. Przewód w osłonie składa się z rurociągu zewnętrznego, wewnątrz którego umieszczony jest rurociąg wysokociśnieniowy paliwa, stanowiąc nierozłączną konstrukcję. System przewodów w osłonie zawiera środki do gromadzenia przecieków, a układ wyposażony jest w alarm, podający sygnał w przypadku uszkodzenia rurociągu paliwa.
- .10 Wszystkie powierzchnie o temperaturze powyżej 220 °C, na które może wytrysnąć strumień z uszkodzonego rurociągu paliwa są odpowiednio izolowane.
- .11 Rurociągi paliwowe są, tak dalece jak to jest praktycznie możliwe, osłonięte lub w inny odpowiedni sposób zabezpieczone przed rozpyleniem lub przeciekami paliwa na gorące powierzchnie, do wlotów powietrza do maszynowni lub innych źródeł zapłonu. Liczba połączeń w takiej instalacji jest ograniczona do minimum.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .12 Rurociągi paliwowe nie mogą przebiegać bezpośrednio nad urządzeniami, których temperatura jest wysoka, takich jak kotły, przewody parowe, kolektory wydechowe, tłumiki lub innego rodzaju instalacje wymagające izolacji. Na tyle na ile to możliwe, rurociągi paliwowe przebiegają z dala od gorących powierzchni, instalacji elektrycznych lub innych źródeł zapłonu i powinny być wyposażone w osłony lub inne stosowne instalacje ochronne, w celu niedopuszczenia do wycieku lub rozpylenia paliwa na źródło zapłonu. Liczba połączeń w rurociągach ograniczona jest do minimum.
- .13 Elementy systemu zasilania w paliwo silników Diesla są zaprojektowane z uwzględnieniem maksymalnego ciśnienia szczytowego, jakie może zostać osiągnięte podczas pracy, z uwzględnieniem każdego skoku ciśnienia, który powstaje i jest przenoszony na rurociągi zasilające i przelewowe paliwa w wyniku działania pomp wtryskowych. Połączenia przewodów zasilających i przelewowych są zaprojektowane z uwzględnieniem ich zdolności niedopuszczania do wycieków paliwa pod ciśnieniem podczas eksploatacji i po zakończeniu prac konserwacyjnych.
- .14 W instalacjach wieloskładnikowych zasilanych z tego samego źródła energii, należy przewidzieć odcięcia rurociągów zasilających i przelewowych każdego silnika. Odcięcia nie mają wpływu na działanie pozostałych silników i powinna istnieć możliwość sterowania nimi z miejsca, które nie może stać się niedostępne w razie pożaru któregokolwiek z silników.
- .15 W przypadku, gdy administracja państwa bandery dopuści, aby przewody paliwowe i płynów palnych przechodziły przez pomieszczenie mieszkalne lub użytkowe, przewody takie są wykonane z materiału zatwierdzonego przez administrację z uwzględnieniem zagrożenia pożarowego.
- .16 Istniejące statki klasy B powinny spełniać wymagania ppkt .2.9-.2.11; jednakże odpowiednie obudowy silników o mocy 375 kW lub mniejszej, posiadających pompy wtryskowe paliwa obsługujące więcej niż jeden wtryskiwacz, mogą być stosowane jako alternatywa dla systemu przewodów w osłonie, określonych w ppkt .2.9.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.3 Instalacja oleju smarowego

Rozwiązania dotyczące przechowywania, rozprowadzania i wykorzystywania oleju smarowego w instalacjach smarowania pod ciśnieniem są takie, że zapewniają bezpieczeństwo statku i osób, które się na nim znajdują. Rozwiązania stosowane w pomieszczeniach maszynowych spełniają co najmniej przepisy ppkt .2.1, .2.4, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 i .2.11; jednakże:

- .1 nie wyklucza to stosowania w instalacjach oleju smarowego przezierników dla obserwacji przepływu, pod warunkiem, że zostanie wykazane za pomocą prób, iż są one w odpowiednim stopniu ognioodporne. Jeżeli stosowane są przezierniki na rurach, to rury na swoich obydwu końcach posiadają zawory. Zawór na niższym położonym końcu rury powinien być zaworem zamykającym się automatycznie;

- .2 w pomieszczeniach maszynowych dopuszcza się stosowanie rur do sondowania; Wymagania zawarte w ppkt .2.6.1.1 i .2.6.1.3 nie muszą być stosowane, pod warunkiem, że rury do sondowania są wyposażone w odpowiednie zamknięcia.

Dla statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później przepisy ppkt 10.2.5 mają zastosowanie również do zbiorników z olejami smarowymi, z wyjątkiem tych, których pojemność jest mniejsza niż 500 litrów, zbiorników zapasowych, których zawory są zamknięte podczas normalnej eksploatacji statku lub wtedy, gdy uznano, że niezamierzone uruchomienie zaworu posiadającego mechanizm szybkiego zamykania stanowiłoby zagrożenie dla bezpieczeństwa eksploatacji napędu głównego i ważnych mechanizmów pomocniczych.

.4 Instalacja innych olejów łatwo palnych

Rozwiązania dotyczące przechowywania, rozprowadzania i wykorzystania innych olejów łatwo palnych, stosowanych pod ciśnieniem w układach przenoszenia napędu, instalacjach sterowania i wzbudzania oraz instalacjach grzewczych są takie, że zapewniają bezpieczeństwo statku i osób, które się na nim znajdują. W pomieszczeniach, w których znajdują się źródła zapłonu rozwiązania takie spełniają co najmniej przepisy ppkt .2.2, .2.6, .2.10 i .2.11 oraz przepisy ppkt .2.7 i .2.8 w zakresie wytrzymałości i konstrukcji.

.5 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

W uzupełnieniu wymagań przepisów pkt .1-4, systemy paliwowe i olejów smarnych spełniają, co następuje:

.1 jeżeli zbiorniki rozchodowe paliwa są napełniane automatycznie lub ich napełnianie jest zdalnie sterowane, to należy zapewnić środki zapobiegające wyciekom paliwa na skutek przelewu. Inne urządzenia, które służą do automatycznej obróbki płynów łatwo palnych, np. wirówki paliwa, które, jeśli to jest wykonalne, są zainstalowane w specjalnym pomieszczeniu, przeznaczonym wyłącznie dla wirówek i ich podgrzewaczy, posiadają rozwiązania zapobiegające wyciekom na skutek przelewu.

.2 jeżeli zbiorniki rozchodowe lub osadowe paliwa są wyposażone w instalację do podgrzewania, to w przypadku przekroczenia temperatury zapłonu paliwa należy zamontować alarm wysokotemperaturowy;

.6 Zakaz przewozu olejów łatwo palnych w zbiornikach skrajnika dziobowego

Paliwo, olej smarowy i inne łatwo palne oleje nie wolno przewozić w zbiornikach skrajnika dziobowego.

11 **Wyposażenie strażackie (R 17)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.1 Wyposażenie strażackie składa się z:

.1.1 Wyposażenia osobistego, w skład którego wchodzi:

.1 ubranie ochronne z materiału chroniącego skórę przed ciepłem, promieniującym od ognia, przed oparzeniami od płomienia lub pary. Zewnętrzna powierzchnia powinna być wodoodporna.

.2 buty i rękawice z gumy lub innego materiału nieprzewodzącego prądu elektrycznego;

.3 sztywny hełm, zapewniający skuteczną ochronę przeciw uderzeniom;

.4 elektryczna lampa bezpieczeństwa (latarka ręczna) zatwierdzonego typu, o minimalnym okresie świecenia wynoszącym trzy godziny;

.5 topór strażacki.

.1.2 Aparat do oddychania zatwierdzonego typu, jest niezależnym aparatem oddechowym na sprężone powietrze (SCBA), o zawartości powietrza w butlach, co najmniej 1 200 litrów lub innym niezależnym aparatem oddechowym, który jest w stanie działać przez co najmniej 30 minut. Każdy SCBA jest wyposażony w zapasowe, w pełni naładowane cylindry, o pojemności zapasowej przynajmniej 2 400 litrów powietrza atmosferycznego, z następującymi wyjątkami:

(i) jeżeli statek wyposażony jest w pięć lub więcej niezależnych aparatów oddechowych na sprężone powietrze, całkowita pojemność cylindrów zapasowych nie musi być większa od 9 600 litrów; lub

- (ii) jeżeli statek jest wyposażony w urządzenie do ładowania butli nie zanieczyszczonym powietrzem pod pełnym ciśnieniem, pojemność cylindrów zapasowych każdego niezależnego aparatu oddechowego ze sprężonym powietrzem musi wynosić co najmniej 1 200 litrów powietrza atmosferycznego, a całkowita pojemność zapasowych butli nie musi być większa niż 4 800 litrów rozprężonego powietrza.

Wszystkie butle powietrzne niezależnych aparatów do oddychania ze sprężonym powietrzem są wzajemnie wymienne.

- .2 Do każdego aparatu oddechowego należy przewidzieć ognioodporną linkę ratunkową o odpowiedniej długości i wytrzymałości, którą można mocować za pomocą karabińczyka do szelek aparatu lub do oddzielnego pasa, w celu niedopuszczenia do odłączenia aparatu podczas użycia linki ratunkowej.
- .3 Na wszystkich nowych statkach klasy B oraz istniejących statkach klasy B o długości 24 metrów lub więcej i wszystkich nowych statkach klasy C i D o długości 40 metrów lub więcej znajdują się co najmniej dwa zestawy wyposażenia strażackiego.
- .1 Dodatkowo, na statkach o długości 60 metrów i powyżej, jeżeli łączna długość wszystkich pomieszczeń pasażerskich i pomieszczeń użytkowych, na pokładzie posiadającym takie pomieszczenia, wynosi więcej niż 80 metrów lub jeżeli jest więcej niż jeden taki pokład, na pokładzie, który posiada największą łączną sumę tych długości, przewiduje się dodatkowo dwa zestawy wyposażenia strażackiego i dwa komplety sprzętu osobistego na każde 80 metrów lub część tej wielkości dla takich łącznych długości.

Na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów dwa dodatkowe zestawy wyposażenia strażackiego powinny znajdować się w każdej głównej strefie pionowej, z wyjątkiem wydzielonych klatek schodowych, które tworzą osobne główne strefy pionowe oraz dla głównych stref pionowych o ograniczonej długości w dziobowej albo rufowej części statku, w których nie ma pomieszczenia maszynowego ani głównej kuchni.

- .2 Na statkach o długości 40 metrów lub większej, ale mniejszej niż 60 metrów, muszą być zapewnione dwa zestawy wyposażenia strażackiego.
- .3 Na nowych statkach klasy B o długości mniejszej niż 24 metry i większej ale mniejszej niż 40 metrów, należy zapewnić również dwa zestawy wyposażenia strażackiego, ale tylko jeden zapasowy ładunek powietrza dla niezależnego aparatu oddechowego.
- .4 Na nowych i istniejących statkach klasy B o długości mniejszej od 24 metrów oraz na nowych statkach klasy C i D o długości poniżej 40 metrów, nie jest wymagany żaden zestaw wyposażenia strażackiego.
- .5 Zestaw wyposażenia strażackiego lub strażacki zestaw wyposażenia osobistego należy tak przechowywać, aby był łatwo dostępny i gotowy do użycia, zaś, jeżeli znajduje się więcej niż jeden zestaw wyposażenia strażackiego lub więcej niż jeden strażacki zestaw wyposażenia osobistego, to należy je przechowywać w miejscach możliwie odległych od siebie. W miejscach tych należy przechowywać co najmniej jeden zestaw wyposażenia strażackiego i jeden strażacki zestaw wyposażenia osobistego.

12 Wymagania różne (R 18)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Jeżeli w przegrodach typu „A” znajdują się przejścia dla przeprowadzenia kabli elektrycznych, rurociągów, kanałów, przewodów itp. lub dla podłużnic, pokładników lub innych elementów konstrukcyjnych, to należy zastosować rozwiązania zabezpieczające przed naruszeniem odporności pożarowej przegród, o ile jest to uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania.

Jeżeli na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, w przegrodach klasy „A” znajdują się przejścia, wykonane otwory są poddawane próbom zgodnie z kodeksem stosowania procedur prób ognio-owych, aby odporność przegród na ogień nie została zmniejszona.

W przypadku przewodów wentylacyjnych stosuje się punkty II-2/B/9.2.2b i II-2/B/9.3.

Jednakże jeżeli w przegrodzie znajduje się otwór na przejście rury, a przejście przegrody jest wykonane ze stali lub równoważnego materiału o grubości 3 mm lub więcej i długości nie więcej niż 900 mm (zalecane 450 mm z każdej strony przegrody) i nie ma w nim żadnego otworu, przeprowadzenie prób nie jest konieczne.

Przejścia te należy izolować w taki sposób, aby stopień ich izolacji był taki sam jak izolacji przegrody.

- .2 Jeżeli w przegrodach klasy „B” znajdują się przejścia dla przeprowadzenia kabli elektrycznych, rurociągów, kanałów, przewodów itp. lub dla podłużnic, pokładników elementów oświetlenia lub innych podobnych elementów konstrukcyjnych, to należy przedsięwziąć środki zabezpieczające przed naruszeniem odporności ogniowej przegród, o ile jest to uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania. Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia lub później stosuje się taki układ przejść, aby przedsięwziąć środki zabezpieczające przed naruszeniem odporności pożarowej.

Rurociągi inne niż stalowe lub miedziane przechodzące przez przegrody klasy „B” są zabezpieczone przez:

- .1 przejścia podlegające próbom ogniowym, odpowiednie do odporności ogniowej przegrody, przez którą przechodzą i typu zastosowanych rur; lub
- .2 stalowe tuleje o grubości co najmniej 1,8 mm i długości co najmniej 900 mm dla rur o średnicy 150 mm lub większej i i długości nie mniejszej niż 600 mm lub większej dla rur o średnicy mniejszej od 150 mm (zaleca się, aby długość z każdej strony przegrody była równa).

Rura jest przymocowana do końców tulei kołnierzem lub złączem albo też szczelina między rękawem i rurą nie może być większa od 2,5 mm lub każda szczelina między rurą i tuleją musi zostać uszczelniona przy pomocy niepalnego bądź też innego odpowiedniego materiału.

- .3 Rurociągi przechodzące przez przegrody typu „A” lub „B” powinny być wykonane z zatwierdzonych materiałów, z uwzględnieniem temperatury, na jaką muszą być odporne te przegrody.

Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, nieizolowane rurociągi metalowe, które przechodzą przez przegrody klasy „A” lub „B” są wytworzone z materiałów, których temperatura topnienia jest wyższa od 950 °C dla przegród klasy „A-0” i 850 °C dla przegród klasy „B-0”.

- .4 Rurociągi przeznaczone dla paliw lub innych płynów łatwo palnych, które przechodzą przez pomieszczenia mieszkalne, użytkowe lub stanowiska sterowania, są wykonane z odpowiednich materiałów i być budowy uwzględniającej zagrożenie pożarowe.
- .5 Materiały, które na skutek działania wysokiej temperatury łatwo tracą swe właściwości użytkowe nie mogą być użyte na szpigaty zaburtowe, odpływy sanitarne oraz inne wyloty znajdujące się w pobliżu linii wodnej i tam, gdzie uszkodzenie materiału w przypadku pożaru może spowodować niebezpieczeństwo zalania.
- .6 Jeżeli stosuje się grzejniki elektryczne, to są one montowane w takim miejscu i być tak skonstruowane, aby zagrożenie pożarowe było ograniczone do minimum. Żaden grzejnik nie może być wyposażony w takie elementy grzejne, aby odzież, zasłony lub inne podobne materiały mogły się zatlić lub zapalić pod wpływem ciepła wydzielanego przez ten element.
- .7 Wszystkie pojemniki na odpady są wykonane z materiałów niepalnych i nie posiadają żadnych otworów bocznych ani dennych.
- .8 W pomieszczeniach, do których możliwe jest przenikanie produktów olejowych, powierzchnia izolacji jest nieprzepuszczalna dla olejów i par oleju.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D: W pomieszczeniach, w których istnieje ryzyko rozbryzgów oleju lub występowania par oleju, np. w pomieszczeniach maszynowych kategorii A, powierzchnia z materiału izolacyjnego nie przepuszcza olejów ani par oleju. Jeżeli pokrycie z nieperforowanej blachy stalowej lub innego niepalnego materiału (z wyjątkiem aluminium) stanowi ostatnią powierzchnię fizyczną, pokrycie to może być połączone na zakładkę, poprzez nitowanie itp.

- .9 Magazyny farb i magazyny łatwo palnych cieczy są chronione za pomocą odpowiednich zatwierdzonych urządzeń gaśniczych, umożliwiających załodze ugaszenie pożaru bez wchodzenia do tych pomieszczeń.

Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później:

- .1 Magazyny farb są chronione za pomocą:

- .1.1 instalacji na dwutlenek węgla, skonstruowanej w taki sposób, aby dostarczała ona rozprężony gaz w ilości nie mniejszej niż 40 % całkowitej kubatury chronionego pomieszczenia;
- .1.2 instalacji gaśniczej na suchy proszek, skonstruowanej tak, aby stopień koncentracji rozpylonego proszku wynosił co najmniej 0,5 kg proszku na m³;

.1.3 instalacji tryskaczowej lub na mgłę wodną zaprojektowaną w taki sposób, aby zapewnić doprowadzenie wody w ilości 5 l/m² w ciągu minuty. Instalacje tryskaczowe mogą być podłączone do głównej magistrali pożarowej statku; lub

.1.4 instalacji, która zapewnia podobną ochronę, tak jak to określiła administracja państwa bandery.

We wszystkich przypadkach istnieje możliwość uruchamiania instalacji z miejsca znajdującego się poza chronionym pomieszczeniem.

.2 Magazynki cieczy łatwo palnych są chronione przy użyciu odpowiedniej instalacji gaśniczej, zatwierdzonej przez administrację państwa bandery.

.3 W przypadku magazynków o powierzchni podłogi mniejszej niż 4 m², z których nie ma dostępu do pomieszczeń mieszkalnych, zamiast stałej instalacji gaśniczej można dopuścić przenośną gaśnicę na dwutlenek węgla wielkości zapewniającej minimalną objętość gazu po rozprężeniu równą 40 % całkowitej objętości danego pomieszczenia.

W magazynku znajduje się otwór dolotowy umożliwiający użycie gaśnicy bez wchodzenia do chronionego pomieszczenia. Wymagana przenośna gaśnica jest zamontowana obok tego otworu. Inne rozwiązanie polega na zastosowaniu otworu lub przyłącza węża umożliwiającego użycie wody z głównej magistrali pożarowej.

NOWE STATKI KLASY A, B i C ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.10 Urządzenia kuchenne do smażenia na rozgrzanym tłuszczu, gotowania i pieczenia:

Jeżeli urządzenia do smażenia na rozgrzanym tłuszczu, gotowania i pieczenia są zainstalowane i używane w innych pomieszczeniach niż główne kuchnie, administracja państwa bandery wprowadzi dodatkowe środki bezpieczeństwa pożarowego, uwzględniające szczególnego rodzaju zagrożenie pożarowe związane z użytkowaniem tego rodzaju urządzeń.

Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później urządzenie do smażenia na rozgrzanym tłuszczu wyposażone jest w następujące elementy:

.1 automatyczną lub ręczną instalację gaśniczą poddaną badaniom w celu sprawdzenia jej zgodności z międzynarodową normą, zgodnie z publikacją ISO 15371:2000 dotyczącą instalacji gaśniczych kuchennych urządzeń do smażenia na rozgrzanym tłuszczu;

.2 podstawowy i zapasowy termostat z alarmem ostrzegającym obsługę w przypadku uszkodzenia dowolnego z termostatów;

.3 układ automatycznego odcięcia zasilania elektrycznego po uruchomieniu instalacji gaśniczej;

.4 alarm wskazujący, że w kuchni, w której znajduje się sprzęt została uruchomiona instalacja gaśnicza; i

.5 ręczne sterowniki instalacji gaśniczej, na których znajdują się jasno sformułowane instrukcje w celu łatwego użycia przez załogę.

Na statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2003 r., nowe pomieszczenia, w których ma być umieszczone urządzenie do smażenia na rozgrzanym tłuszczu, spełnia wymagania niniejszego punktu.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D:

.11 Mostki cieplne

Zatwierdzając szczegóły konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, administracja państwa bandery podejmuje działania w celu zapobieżenia przewodzenia ciepła przez mostki cieplne, na przykład pomiędzy pokładami i grodziami.

Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później izolacja pokładu lub ścian jest przedłużona poza punkt przebicia, przecięcia w przegrodzie, lub punkt końcowy na odległość co najmniej 450 mm w przypadku konstrukcji ze stali lub aluminium. Jeżeli przedział podzielony jest pokładem lub ścianą klasy „A” z izolacją o różnych wartościach, izolacja o wyższej wartości jest przedłużona na pokładzie lub ścianie z izolacją o mniejszej wartości, co najmniej na długości 450mm.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:**.12 Butle sprężonego gazu:**

Wszelkie przenośne pojemniki na gaz, który jest gazem sprężonym, skroplonym lub oddzielnym pod ciśnieniem i który może podsycać ewentualny pożar, bezpośrednio po użyciu, zostają umieszczone w odpowiednim miejscu nad pokładem grodziowym, z którego jest bezpośredni dostęp do pokładu otwartego.

13 Plan ochrony przeciwpożarowej (R 20)**NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:**

.1 Na wszystkich statkach należy wywiesić na stałe plany ogólne statku przeznaczone dla informacji oficerów statku z zaznaczeniem na każdym pokładzie stanowisk dowodzenia, stref pożarowych oddzielonych za pomocą przegród klasy „A”, stref pożarowych oddzielonych za pomocą przegród klasy „B”, łącznie z wyszczególnieniem instalacji wykrywania i sygnalizacji pożaru, instalacji tryskaczowych, sprzętu gaśniczego, dróg dostępu do poszczególnych przedziałów, pokładów itp. oraz systemu wentylacji, wraz ze szczegółami usytuowania urządzeń sterujących wentylatorów, kłap odcinających oraz numerów identyfikacyjnych wentylatorów obsługujących poszczególne strefy. Alternatywnie wyżej wymienione dane mogą być zawarte w broszurze, której kopię otrzymuje każdy oficer, a której jeden egzemplarz znajduje się na statku w łatwo dostępnym miejscu. Plany i broszury są aktualizowane i wszelkie zmiany są nanoszone tak szybko, jak to możliwe. Opisy na planach i w broszurze są w języku urzędowym państwa bandery. Jeśli nie jest to język angielski bądź francuski, to należy załączyć tłumaczenie na jeden z tych języków. Jeżeli statek odbywa podróże krajowe w innym państwie członkowskim, należy również załączyć tłumaczenie na język urzędowy tego państwa przyjmującego, o ile nie jest to język angielski lub francuski.

Dla nowych statków klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, informacje, które należy podać z planami ochrony przeciwpożarowej i wymagane broszury oraz symbole graficzne wykorzystywane w planach ochrony przeciwpożarowej są zgodne z rezolucjami IMO A.756 (18) i A.654 (16).

.2 Na wszystkich statkach o długości 24 metry lub więcej duplikat planu ochrony przeciwpożarowej lub broszura zawierająca taki plan, przeznaczone dla lądowej straży pożarnej, są stale przechowywane w wyraźnie oznaczonej obudowie zabezpieczonej przed wpływami atmosferycznymi, umieszczonej na zewnątrz nadbudówki.

14 Gotowość do działania urządzeń gaśniczych i ich konserwacja**NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B.****.1 Wymagania ogólne**

Systemy ochrony przeciwpożarowej oraz instalacje gaśnicze i wyposażenie przeciwpożarowe są w każdej chwili podczas eksploatacji statku gotowe do natychmiastowego użycia.

Statek nie znajduje się w eksploatacji kiedy:

.1 jest remontowany lub odstawiony (na kotwicy lub w porcie) lub znajduje się w suchym doku;

.2 właściciel lub jego przedstawiciel zadeklarował, że statek jest wyłączony z eksploatacji;

.3 na statku nie ma pasażerów.

W każdej chwili podczas eksploatacji statku następujące systemy zabezpieczenia pożarowego są utrzymane w dobrym stanie, tak, aby w przypadku powstania pożaru działały zgodnie z wymaganiami:

.1.1 Gotowość eksploatacyjna

.1 konstrukcyjna ochrona przeciwpożarowa, łącznie z przegrodami pożarowymi oraz ochroną włazów i przejść w przegrodach;

.2 instalacje wykrywania i sygnalizacji pożaru; oraz

.3 układ i wyposażenie dróg ewakuacji.

Instalacje gaśnicze i wyposażenie przeciwpożarowe są utrzymywane w stanie gotowości do działania i są łatwo dostępne do natychmiastowego użycia. Przenośne gaśnice, które zostały rozładowane są bezzwłocznie ponownie naładowane lub zastąpione równoważnym sprzętem gaśniczym.

.1.2 Konserwacja, próby i przeglądy

Konserwacja, próby i przeglądy powinny być przeprowadzane zgodnie z wytycznymi IMO oraz w taki sposób zapewniający niezawodność działania instalacji i wyposażenia przeciwpożarowych.

Plan konserwacji, prób i przeglądów przechowywany jest na statku i jest dostępny do celów inspekcji administracji państwa bandery.

Plan konserwacji obejmuje przynajmniej następujące systemy ochrony przeciwpożarowej oraz instalacje i wyposażenie systemy przeciwpożarowe, jeśli zostały one zainstalowane:

- .1 główne magistrale pożarowe, pompy i hydranty pożarowe, włącznie z węzami i prądownicami;
- .2 stałe instalacje wykrywania i sygnalizacji pożaru;
- .3 stałe instalacje gaśnicze i inne wyposażenie gaśnicze;
- .4 automatyczne instalacje tryskaczowe z wykrywaniem pożaru i alarmem;
- .5 systemy wentylacyjne, łącznie z klapami pożarowymi i dymowymi, wentylatory i ich urządzenia sterujące;
- .6 awaryjne odcinanie dopływu paliwa;
- .7 drzwi pożarowe, łącznie z ich urządzeniami sterującymi;
- .8 systemy alarmu ogólnego;
- .9 awaryjne ucieczkowe aparaty oddechow;
- .10 przenośne gaśnice, włącznie z ładunkami zapasowymi; oraz
- .11 wyposażenie strażackie.

Program konserwacji może być skomputeryzowany.

.2 Dodatkowe wymagania

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, przewożących więcej niż 36 pasażerów, oprócz planu konserwacji wymienionego w pkt .1.2 znajduje się plan konserwacji oświetlenia i głośnikowych systemów powiadamiania.

15 Instruktaże, szkolenia i ćwiczenia alarmowe

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ STATKI ISTNIEJĄCE:

.1 Szkolenia, obowiązki i organizacja

- .1 Członkowie załogi powinni przejść szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej na statku.
- .2 Członkowie załogi powinni zostać przeszkoleni w zakresie przydzielonych im obowiązków.
- .3 Należy zorganizować sekcje odpowiedzialne za gaszenie pożarów. Takie sekcje powinny mieć możliwość wykonywania swoich zadań w każdej chwili podczas eksploatacji statku.

.2 Instruktaże i ćwiczenia alarmów na statku

- .1 Członkowie załogi zapoznają się z planem statku oraz z rozmieszczeniem i działaniem każdej instalacji gaśniczej i wyposażenia przeciwpożarowego, do którego mogą być wezwani w celu jego użycia.

- .2 Szkolenie w zakresie obsługi awaryjnych ucieczkowych aparatów oddechowych, uznaje się za część szkolenia na statku.
- .3 Umiejętności członków załogi wyznaczonych do wykonywania obowiązków przeciwpożarowych jest poddawana okresowej ocenie w oparciu o przeprowadzane instruktaże i ćwiczenia alarmowe na statku, aby można było określić, co należy usprawnić w celu zapewnienia umiejętności z zakresu działań przeciwpożarowych na odpowiednim poziomie i zapewnienia, by sekcje przeciwpożarowe były gotowe do działania.
- .4 Instruktaże na statku w zakresie użycia instalacji gaśniczych i wyposażenia przeciwpożarowego są planowane i przeprowadzane zgodnie z wymaganiami prawidła III/19.4.1 Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami.
- .5 Ćwiczenia alarmu pożarowego są przeprowadzane i dokumentowane zgodnie z wymaganiami prawideł III/19.3.4, III/19.5 i III/30 Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami.

.3 Podręczniki szkoleniowe

Podręcznik szkoleniowy znajduje się w każdej mesie załogowej, pomieszczeniach wypoczynkowych lub w każdej kabine załogowej. Podręcznik szkoleniowy jest napisany w języku roboczym załogi. W podręczniku szkoleniowym, który może obejmować kilka tomów, zawarte są instrukcje i informacje wymagane w niniejszym punkcie, napisane w sposób łatwy do zrozumienia i w miarę możliwości opatrzone ilustracjami. Część z tych informacji może mieć formę audiowizualną. W podręczniku szkoleniowym znajdują się szczegółowo wyjaśnione następujące zagadnienia:

- .1 ogólna praktyka bezpieczeństwa przeciwpożarowego i środki ostrożności dotyczące zagrożeń wynikających z palenia tytoniu, korzystania z urządzeń elektrycznych i używania cieczy palnych oraz podobnych zagrożeń występujących na statku;
 - .2 ogólne instrukcje z zakresu działalności i procedur przeciwpożarowych, w szczególności procedur powiadomienia o pożarze i użycie ręcznych przycisków alarmu pożarowego;
 - .3 znaczenie alarmów statkowych;
 - .4 działanie i użycie instalacji i wyposażenia przeciwpożarowego;
 - .5 działanie i użycie drzwi pożarowych;
 - .6 działanie i użycie klap pożarowych i dymowych; oraz
 - .7 środki i urządzenia do ewakuacji.
- .4 Plany ochrony przeciwpożarowej
Plany ochrony przeciwpożarowej muszą spełniać wymagania prawidła II-2/A-13.

16 Działania

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Na statku znajdują się książki bezpieczeństwa pożarowego obejmujące informacje i instrukcje dla zapewnienia bezpiecznej obsługi statku i właściwego obchodzenia się z ładunkiem, w zakresie bezpieczeństwa pożarowego.
- .2 W książce bezpieczeństwa pożarowego znajdują się informacje i instrukcje niezbędne dla zapewnienia bezpiecznej obsługi statku i właściwego obchodzenia się z ładunkiem w zakresie bezpieczeństwa pożarowego. Książka obejmuje informacje dotyczące odpowiedzialności załogi za ogólne bezpieczeństwo pożarowe w trakcie załadunku i rozładunku towarów oraz podczas rejsu. Dla statków przewożących towary niebezpieczne w instrukcji operacyjnej bezpieczeństwa pożarowego znajduje się odniesienie do instrukcji obowiązujących w zakresie postępowania w ładunkiem w przypadku pożaru i zagrożenia, zawartych w międzynarodowym kodeksie postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych.
- .3 Książka bezpieczeństwa pożarowego napisana jest języku roboczym załogi.
- .4 Książka bezpieczeństwa pożarowego może być połączona z podręcznikiem szkoleniowym, który jest wymagany regułą II-2/A/15.3.

CZĘŚĆ B

ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE

1 Budowa (R 23)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Kadłub, nadbudówki, grodzie konstrukcyjne, pokłady i pokładówki są wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału. Do celów stosowania definicji stal lub inny równoważny materiał, podanej w prawidło II-2/A/2.7, poddawanie działaniu ognia jest zgodne z normami odporności oraz izolacyjności podanymi w tabelach reguł 4 i 5. Na przykład, gdy zezwala się, aby takie przegrody, jak pokłady lub ściany czołowe i boczne pokładówek szczelność miały odporność ogniową „B-0”, „poddawanie działaniu ognia” wynosi pół godziny.
- .2 Jednakże w przypadkach, gdy jakkolwiek część konstrukcji wykonana jest ze stopu aluminium, zastosowanie znajdują następujące wymagania:
 - .1 Izolacja wykonanych ze stopu aluminium części przegród klasy „A” lub „B”, z wyjątkiem konstrukcji, które nie przenoszą obciążeń jest taka, żeby w dowolnym momencie podczas poddawania działaniu ognia w standardowej próbie ogniowej temperatura rdzenia konstrukcji nie przekroczyła temperatury otoczenia o więcej niż 200 °C.
 - .2 Należy zwrócić szczególną uwagę na izolację wykonanych ze stopu aluminium części kolumn, podpór i innych elementów konstrukcji wymaganych do podparcia stanowisk łodzi i tratw ratunkowych, miejsc wsiadania do nich i miejsc, z których spuszczone są na wodę oraz na przegrody klasy „A” i „B”, aby zapewnić, że:
 - .1 dla takich elementów podpierających miejsca usytuowania łodzi i tratw ratunkowych oraz dla przegród klasy „A” dopuszczalny przyrost temperatury, określony w pkt .2.1, ma zastosowanie po upływie jednej godziny; i
 - .2 dla takich elementów wymaganych do podparcia przegród klasy „B” dopuszczalny przyrost temperatury, określony w pkt .2.1, będzie miała zastosowanie po upływie pół godziny.
 - .3 Szczyty i szyby przedziałów maszynowych są wykonane jako konstrukcje stalowe i są należycie izolowane, a otwory w nich, jeżeli występują, są tak rozmieszczone i zabezpieczone, aby zapobiegały rozprzestrzenianiu się ognia.

2 Główne strefy pionowe i strefy poziome (R 24)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1.1 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów kadłub, nadbudówki i pokładówki są podzielone przegrodami klasy „A-60” na główne strefy pionowe.

„Uskoki” i wnęki są ograniczone do minimum, a tam gdzie są niezbędne, są wykonane jako przegrody klasy A-60.

Jeżeli z jednej strony przegrody znajduje się pomieszczenie na otwartym pokładzie, pomieszczenie sanitarne lub podobne bądź zbiornik, w tym zbiornik na paliwo płynne, puste pomieszczenie lub pomieszczenie maszyn pomocniczych, o niskim lub żadnym zagrożeniu pożarowym bądź po obu stronach przegrody znajdują się zbiorniki paliwa, standard odporności ogniowej przegrody może być obniżony do A-0.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1.2 Na nowych statkach klasy B, C i D przewożących nie więcej niż 36 pasażerów i na istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów kadłub, nadbudówki i pokładówki w obrębie pomieszczeń mieszkalnych i pomieszczeń użytkowych są podzielone przegrodami klasy „A” na główne strefy pionowe. Przegrody te mają izolacyjność zgodną z tabelami zawartymi w prawidło 5.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .2 Tak daleko jak to jest możliwe, przegrody pożarowe tworzące granice głównych stref pionowych powyżej pokładu grodziowego stanowią przedłużenie grodzi wodoszczelnych rozmieszczonych bezpośrednio poniżej pokładu grodziowego. Długość i szerokość głównych stref pionowych może być powiększona maksymalnie do 48 metrów, tak, aby końce głównych stref pionowych pokryły się z grodziami wodoszczelnymi lub aby w jednej strefie na całej jej długości znajdowały się duże pomieszczenia ogólnego użytku, pod warunkiem, że całkowita powierzchnia głównej strefy pionowej na żadnym z pokładów nie będzie większa niż 1 600 m². Długość lub szerokość głównej strefy pionowej jest największą odległością między najbardziej odległymi punktami ograniczających ją przegród.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW

- .3 Przegrody te rozciągają się od pokładu do pokładu i do poszycia lub innych ścian ograniczających.
- .4 Jeżeli główna strefa pionowa jest wtórnie podzielona za pomocą poziomych przegród klasy „A” na strefy poziome w celu zapewnienia należytej zapory między strefami statku chronionymi i nie chronionymi przez system zraszający, to takie przegrody rozciągają się między sąsiednimi grodziami głównych stref pionowych oraz poszyciem lub zewnętrznymi burtami lub ścianami statku, a także są izolowane zgodnie z izolacyjnością i odpornością ogniową określonymi w tabeli 4.2 dla nowych statków przewożących więcej niż 36 pasażerów i tabeli 5.2 dla nowych statków przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz istniejących statków klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów.
- .5
 - .1 Na statkach zaprojektowanych do celów specjalnych, takich jak promy samochodowe lub kolejowe, na których zastosowanie przepisów dotyczących przegród głównych stref pionowych uniemożliwiłoby użytkowanie statku w zamierzony sposób, stosuje się równorzędne środki w celu opanowania pożaru, polegające na podziale pomieszczenia na strefy poziome.
 - .2 Jednakże jeżeli na statku znajdują się pomieszczenia kategorii specjalnej, to każde takie pomieszczenie spełnia odpowiednie przepisy prawidła II-2/B/14, a gdyby było to w sprzeczności ze spełnieniem innych wymagań też części, to pierwszeństwo należy przyznać wymaganiom prawidła II-2/B/14.

3 Przegrody w obrębie głównych stref pionowych (R 25)**NOWE STATKI KLASY B, C i D PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW**

- .1.1 Na nowych statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów wszystkie grodzie, od których nie wymaga się, aby były przegrodami klasy „A”, są co najmniej przegrodami klasy „B” lub „C”, zgodnie z wymaganiami tabeli prawidła 4. Wszystkie takie przegrody mogą być wyłożone materiałami palnymi, zgodnie z przepisami prawidła 11.

NOWE STATKI KLASY B, C i D NIEPRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW:

- .1.2 Na nowych statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów i istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów wszystkie przegrody, które znajdują się w pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych, od których nie wymaga się, aby były przegrodami klasy „A”, są przegrodami co najmniej klasy „B” lub „C”, zgodnie z wymaganiami tabeli prawidła 5.

Wszystkie takie przegrody mogą być wyłożone materiałami palnymi, zgodnie z przepisami prawidła 11.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .2 Na nowych statkach klasy B, C i D przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz na istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów wszystkie grodzie tworzące korytarze, od których nie wymaga się, aby były przegrodami klasy „A”, są przegrodami klasy „B” rozciągającymi się od pokładu do pokładu, z wyjątkiem:

- .1 jeżeli z obu stron przegrody zastosowano sufity ciągłe lub wykładzina klasy „B”, to część przegrody za takim sufitem lub okładziną jest wykonana z materiału, którego grubość i skład są dopuszczalne do budowy przegród klasy „B”, lecz który powinien spełniać normy odporności ogniowej przegród klasy „B”, jedynie w uzasadnionym i wykonalnym zakresie;

- .2 w przypadku statku chronionego przez automatyczny system zraszania spełniający przepisy prawidła II-2/A/8 materiały grodzi korytarzy klasy „B” mogą kończyć się na suficie korytarzowym, pod warunkiem, że taki sufit wykonano z materiału, który pod względem grubości i składu jest dopuszczony do budowy przegród klasy „B”.

Niezależnie od wymagań reguł 4 i 5 takie grodzie i sufity spełniają normy odporności ogniowej dla przegród klasy „B” tylko w takim zakresie, jaki uznany zostanie za uzasadniony i możliwy do zrealizowania. Wszystkie drzwi i ościeżnice w takich grodziach są wykonane z materiałów niepalnych i są tak skonstruowane i zmontowane, aby zapewnić zadowalającą odporność ogniową.

- .3 Wszystkie przegrody, od których wymaga się, aby były przegrodami klasy „B”, oprócz przegród tworzących korytarze określone w pkt .2 rozciągają się od pokładu do pokładu i do poszycia lub innych ścian ograniczających; jeżeli jednak ciągłe sufity lub okładziny klasy „B” są zamontowane po obu stronach przegrody i mają odporność ogniową przynajmniej taką samą jak przegroda, to w takim przypadku przegroda może kończyć się na takim ciągłym suficie lub okładzinie.

4 Odporność ogniowa przegród i pokładów na nowych statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 26)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 W uzupełnieniu zgodności ze szczególnymi przepisami dotyczącymi odporności ogniowej przegród i pokładów, wymienionej gdzie indziej w niniejszej części, minimalna szczelność wszelkich przegród i pokładów jest taka, jak opisano w tabelach 4.1 i 4.2.

.2 Przy stosowaniu tabel należy uwzględnić, co następuje:

.1 Tabela 4.1 ma zastosowanie do przegród, które nie stanowią granic głównych stref pionowych ani stref poziomych.

Tabela 4.2 ma zastosowanie do pokładów, które nie tworzą uskoków w głównych strefach pionowych, ani nie stanowią granic stref poziomych.

.2 W celu określenia właściwych norm odporności ogniowej, które mają zastosowanie do przegród oddzielających przyległe pomieszczenia, takie pomieszczenia są klasyfikowane na kategorie 1-14, stosownie do stopnia zagrożenia pożarowego. Jeżeli zawartość i wykorzystanie pomieszczenia powodują wątpliwości w określeniu jako kategorii do celów niniejszego prawidła, to pomieszczenie zaliczyć należy wtedy do kategorii o najostrzejszych wymaganiach co do ograniczających je przegród. Nazwę każdej kategorii należy traktować raczej jako zwyczajowe, a restrykcyjne określenie. Liczby w nawiasach przed każdą kategorią odnoszą się do odpowiadających im kolumn lub wierszy tabeli.

1) Stanowiska dowodzenia:

- pomieszczenia, w których znajdują się awaryjne źródła energii i oświetlenia,
- sterówka i kabina nawigacyjna,
- pomieszczenia, w których znajdują się urządzenia radiowe statku,
- pożarowe stanowiska dowodzenia,
- centrale maszynowo-kontrolna mechanizmów napędu głównego, gdy jest ona zlokalizowana poza pomieszczeniem maszyny napędowej,
- pomieszczenia, w których zgrupowane jest wyposażenie sygnalizacji alarmowej pożaru;
- pomieszczenia mieszczące stanowiska i urządzenia awaryjnego systemu powiadamiania.

2) Klatki schodowe:

- wewnętrzne schody, windy i schody ruchome wraz z ich obudową (inne niż w całości mieszczące się w obrębie przedziałów maszynowych) przeznaczone do użytku pasażerów i załogi,
- w tym kontekście schody obudowane tylko na jednym poziomie, są uważane za część pomieszczenia, od którego nie są one oddzielone drzwiami pożarowymi.

3) Korytarze

- korytarze do użytku pasażerów i załogi.

4) Miejsca ewakuacji i zewnętrzne drogi ucieczki:

- miejsce ustawienia jednostek ratowniczych,
- przestrzeń na otwartym pokładzie, w tym pokłady spacerowe stanowiska będące miejscami wsiadania do jednostek ratunkowych oraz ich opuszczania na wodę,
- alarmowe miejsca zbiórki, wewnętrzne i zewnętrzne,
- schody zewnętrzne i otwarte pokłady używane jako drogi ewakuacji,
- burta statku do wodnicy najniższego stanu ładunkowego, ściany boczne nadbudówki i pokładówki położone poniżej lub w sąsiedztwie miejsc wsiadania do tratw ratunkowych i ześlizgów.

- 5) Przestrzenie pokładów otwartych
 - przestrzenie na otwartym pokładzie oraz obudowane pokłady spacerowe z dala od miejsc wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych oraz ich wodowania.
 - wolne przestrzenie (przestrzenie na zewnątrz nadbudówek i pokładówek).
- 6) Pomieszczenia mieszkalne o małym zagrożeniu pożarowym:
 - kabiny z umeblowaniem i wyposażeniem o ograniczonym zagrożeniu pożarowym,
 - biura i ambulatoria z umeblowaniem i wyposażeniem o ograniczonym zagrożeniu pożarowym,
 - pomieszczenia ogólnego użytku z umeblowaniem i wyposażeniem o ograniczonym zagrożeniu pożarowym i o powierzchni podłogi mniejszej niż 50 m².
- 7) Pomieszczenia mieszkalne o średnim zagrożeniu pożarowym:
 - pomieszczenia takie same jak kategorii 6), lecz z umeblowaniem i wyposażeniem innym niż o ograniczonym zagrożeniu pożarowym,
 - pomieszczenia ogólnego użytku z umeblowaniem i wyposażeniem o ograniczonym zagrożeniu pożarowym i o powierzchni podłogi 50 m² lub większej,
 - oddzielne schowki i małe magazynki w pomieszczeniach mieszkalnych, o powierzchni mniejszej niż 4 m² (w których nie przechowuje się cieczy łatwo palnych),
 - sklepy,
 - sale kinowe i przechowalnie filmów,
 - kuchnie dietetyczne (bez używalności otwartego ognia),
 - magazynki środków utrzymania, czystości (w których nie przechowuje się cieczy łatwo palnych),
 - laboratoria (w których nie przechowuje się cieczy łatwo palnych)
 - apteki,
 - małe suszarnie (o powierzchni podłogi 4 m² lub mniejszej),
 - pomieszczenia depozytowe,
 - sale operacyjne.
- 8) Pomieszczenia mieszkalne o dużym zagrożeniu pożarowym:
 - pomieszczenia meble ogólnego użytku z umeblowaniem i wyposażeniem innym niż o ograniczonym zagrożeniu pożarowym, o powierzchni podłogi 50 m² lub większej,
 - salony fryzjerskie i salony piękności.
- 9) Pomieszczenia sanitarne i tym podobne:
 - ogólne pomieszczenia sanitarne, prysznice, łazienki, toalety itp.,
 - małe pralnie,
 - kryte baseny pływackie,
 - oddzielne pentry w pomieszczeniach mieszkalnych, bez urządzeń do gotowania,
 - osobiste pomieszczenia sanitarne traktuje się jako część pomieszczeń, w których się znajdują.

- 10) Zbiorniki, puste przestrzenie i przedziały maszynowni pomocniczych o małym lub zerowym zagrożeniu pożarowym:
- zbiorniki wodne stanowiące część konstrukcji statku,
 - puste przestrzenie i koferdamy,
 - przedziały maszynowni pomocniczych, pozbawionych ciśnieniowych układów smarowania i w których zabronione jest przechowywanie materiałów palnych, takie jak:
 - pomieszczenia urządzeń wentylacyjnych i klimatyzacyjnych; pomieszczenie windy kotwicznej; pomieszczenie maszyny sterowej; pomieszczenie stabilizatorów; pomieszczenie silników elektrycznych napędu głównego; pomieszczenia z rozdzielnicami i urządzeniami, czysto elektrycznymi, innymi niż olejowe transformatory elektryczne (o mocy powyżej 10 kVA); tunele linii wałów i tunele rurociągów; pomieszczenia pomp i mechanizmów chłodniczych (niewymagających cieczy łatwo palnych),
 - zamknięte szyby obsługujące wyżej wymienione pomieszczenia,
 - inne zamknięte szyby, takie jak szyby rurociągów i kabli.
- 11) Pomieszczenia maszynowni pomocniczych, pomieszczeń ładunkowych, zbiorniki ładunkowe paliwa i inne zbiorniki paliwowe oraz inne podobne pomieszczenia o średnim zagrożeniu pożarowym:
- zbiorniki ładunkowe paliwa
 - ładownie, szyby i luki ładunkowe,
 - komory chłodzone,
 - zbiorniki paliwa (jeżeli znajdują się w oddzielnych pomieszczeniach, w których nie ma urządzeń maszynowych),
 - tunele linii wałów i tunele rurociągów, w których możliwe jest przechowywanie materiałów palnych,
 - pomieszczenia pomocniczych urządzeń maszynowych, jak wymieniono w pktcie 10), w których mieszczą się urządzenia z ciśnieniowym układem smarowania lub w których jest dopuszczone przechowywanie materiałów palnych,
 - stacje bunkrowania paliwa,
 - pomieszczenia mieszczące olejowe transformatory elektryczne (o mocy powyżej 10 kVA),
 - pomieszczenia mieszczące małe silniki spalinowe o mocy wyjściowej do 110 kW, napędzające prądnice, tryskacze, pompy osuszające i przeciwpożarowe, pompy zęzowe itp.,
 - zamknięte szyby obsługujące wyżej wymienione pomieszczenia.
- 12) Pomieszczenia urządzeń maszynowych i główne kuchnie:
- pomieszczenia mechanizmów napędu głównego (inne niż pomieszczenia silników elektrycznych napędu głównego) i kotłownie,
 - pomieszczenia maszynowni pomocniczych inne niż wymienione w pktach 10) i 11), w których znajdują się silniki spalinowe lub inne urządzenia spalające, podgrzewające lub pompujące olej,
 - główne pomieszczenia kuchenne i wraz z aneksami,
 - szyby i obudowy wyżej wymienionych pomieszczeń.

- 13) Magazyny, warsztaty, pentry itp.:
- główne pentry, niebędące aneksami kuchennymi,
 - główna pralnia,
 - duże suszarnie (o powierzchni podłogi powyżej 4 m²),
 - różne pomieszczenia składowe,
 - pomieszczenia pocztowe i bagażowe,
 - pomieszczenia na odpadki i śmieci,
 - warsztaty (nie stanowiące części przedziałów maszynowych, kuchni itp.),
 - schowki i magazyny o powierzchni większej niż 4 m², inne niż pomieszczenia przeznaczone do przechowywania cieczy łatwo palnych.
- 14) Inne pomieszczenia, w których przechowuje się ciecze łatwo palne:
- magazyny farb,
 - magazyny, w których przechowywane są ciecze łatwo palne (włączając barwniki, lekarstwa itp.),
 - laboratoria (w których przechowywane są ciecze łatwo palne).
- .3 Jeżeli dla odporności ogniowej przegrody między dwoma pomieszczeniami podano tylko jedną wartość, to należy ją stosować we wszystkich przypadkach.
- .4 Jeżeli w tabelach występuje tylko kreska, to nie ma specjalnych wymagań, co do materiału i odporności ogniowej przegród.
- .5 W odniesieniu do pomieszczeń kategorii 5) administracja państwa bandery określa, czy do ścian zewnętrznych pokładówek i nadbudówek należy stosować klasy izolacji z tabeli 4.1, a do otwartych pokładów klasy izolacji z tabeli 4.2. W żadnym przypadku wymagania dla kategorii 5) z tabel 4.1 lub 4.2 nie wymagają zamykania przestrzeni, które według opinii administracji państwa bandery nie muszą być zamykane.
- .3 Ciągłe sufity lub okładziny klasy „B”, w połączeniu z odpowiednimi pokładami lub przegrodami, mogą być dopuszczone jako całkowicie lub częściowo przyczyniające się do wymaganej izolacji i odporności ogniowej przegrody.
- .4 Przy zatwierdzaniu szczegółów konstrukcyjnego zabezpieczenia przeciwpożarowego, administracja państwa bandery bierze pod uwagę ryzyko przenikania ciepła w miejscach przecięcia i w punktach krańcowych wymaganej przegrody termicznej.

Tabela 4.1

Przegrody nie tworzące granic głównych stref pionowych, ani stref poziomych

| Pomieszczenie | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) |
|--|------|--------------------|--------------------|------|------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Posterunki dowodzenia | (1) | B-0 ^(a) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 |
| Klatki schodowe | (2) | | A-0 ^(a) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 ^(c) | A-0 | A-15 | A-30 | A-15 |
| Korytarze | (3) | | | B-15 | A-60 | A-0 | B-15 | B-15 | B-15 | B-15 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 |
| Miejsca ewakuacji i zewnętrzne drogi ucieczki | (4) | | | | A-0 | A ^(d) -60 ^(b) | A ^(d) -60 ^(b) | A ^(d) -60 ^(b) | A-0 ^(d) | A-0 | A-60 ^(b) | A-60 ^(b) | A-60 ^(b) | A-60 ^(b) |
| Przestrzenie na otwartym pokładzie | (5) | | | | — | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia mieszkalne o małym zagrożeniu pożarowym | (6) | | | | | B-0 | B-0 | B-0 | C | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Pomieszczenia mieszkalne o średnim zagrożeniu pożarowym | (7) | | | | | | B-0 | B-0 | C | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 |
| Pomieszczenia mieszkalne o dużym zagrożeniu pożarowym | (8) | | | | | | | B-0 | C | A-0 | A-30 | A-60 | A-15 | A-60 |
| Pomieszczenia sanitarne i tym podobne | (9) | | | | | | | | C | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Zbiorniki, puste przestrzenie i przedziały maszynowni pomocniczych o małym lub zerowym zagrożeniu | (10) | | | | | | | | | A-0 ^(e) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Przedziały maszynowni pomocniczych, pomieszczenia ładunkowe, zbiorniki ładunkowe paliwa i inne zbiorniki paliwowe oraz inne podobne pomieszczenia o średnim zagrożeniu pożarowym | (11) | | | | | | | | | | A-0 ^(a) | A-0 | A-0 | A-15 |
| Przedziały maszynowe i główne pomieszczenia kuchenne | (12) | | | | | | | | | | | A-0 ^(a) | A-0 | A-60 |
| Magazyny, warsztaty, pentry itp. | (13) | | | | | | | | | | | | A-0 ^(a) | A-0 |
| Inne pomieszczenia, w których przechowuje się ciecze łatwo palne | (14) | | | | | | | | | | | | | A-30 |

Tabela 4.2

Przeogrody nietworzące uskoków w głównych strefach pionowych i nieograczające stref poziomych

| Pomieszczenia | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | |
|---|------|------|------|--------------------|------|-----|------|------|------|------|--------------------|--------------------|---------------------|------|------|
| Posterunki dowodzenia | (1) | A-30 | A-30 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-60 |
| Klatki schodowe | (2) | A-0 | A-0 | — | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Korytarze | (3) | A-15 | A-0 | A-0 ^(a) | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-30 |
| Miejsca ewakuacji i zewnętrzne drogi ucieczki | (4) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | — | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Przestrzenie na otwartym pokładzie | (5) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | — | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia mieszkalne o małym zagrożeniu pożarowym | (6) | A-60 | A-15 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia mieszkalne o średnim zagrożeniu pożarowym | (7) | A-60 | A-15 | A-15 | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia mieszkalne o dużym zagrożeniu pożarowym | (8) | A-60 | A-15 | A-15 | A-60 | A-0 | A-15 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia sanitarne i tym podobne | (9) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Zbiorniki, puste przestrzenie i przedziały maszynowni pomocniczych o małym lub zerowym zagrożeniu | (10) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 ^(a) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Pomieszczenia maszynowni pomocniczych, pomieszczenia ładunkowe, zbiorniki ładunkowe paliwa i inne zbiorniki paliwowe oraz inne podobne pomieszczenia o średnim zagrożeniu pożarowym | (11) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 ^(a) | A-0 | A-0 | A-30 |
| Przedziały maszynowe i główne pomieszczenia kuchenne | (12) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-30 | A-30 ^(a) | A-0 | A-60 |
| Magazyny, warsztaty, pentry itp. | (13) | A-60 | A-30 | A-15 | A-60 | A-0 | A-15 | A-30 | A-30 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |
| Inne pomieszczenia, w których przechowuje się ciecze łatwo palne | (14) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-0 | A-30 | A-60 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 |

Uwagi do tabel 4.1 i 4.2

^(a) Jeżeli sąsiadujące ze sobą pomieszczenia są tej samej kategorii i występuje odnośnik „a”, to można między nimi nie instalować przeogrody lub pokładu, gdy administracja państwa bandery uzna, że jest ona zbędna. Na przykład dla pomieszczeń kategorii 12) przeogrody między kuchnią a należącymi do niej pentrami można nie instalować, pod warunkiem, że ściany i pokłady pentry mają odporność ogniową przegród ograniczających kuchnię. Jednakże między kuchnią a pomieszczeniem maszynowym przeogroda jest wymagana, chociaż obydwa pomieszczenia są kategorii 12).

^(b) Burta statku do wodnicy najbliższego stanu ładunkowego, boczne ściany nadbudówki i pokładówki usytuowane w sąsiedztwie tratw ratunkowych oraz ześlizgów ewakuacyjnych lub pod nimi mogą mieć izolację zmniejszoną do klasy A-30.

^(c) Jeżeli ogólnodostępne toalety usytuowane są całkowicie wewnątrz obudów klatek schodowych, to od strony schodów mogą mieć przeogrodę klasy „B”.

^(d) Jeżeli pomieszczenia kategorii 6, 7, 8 i 9 znajdują się całkowicie w obrębie zewnętrznych miejsc zbiórki, dopuszcza się, aby ściany tych pomieszczeń były klasy „B-0”. Miejsca sterowania sprzętem audio, wideo i instalacją oświetlenia mogą być traktowane jako część miejsca zbiórki.

5 **Odporność ogniowa przegród i pokładów na nowych statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz na istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 27)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D PRZEWOŻĄCE NIE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW:

- .1 Oprócz spełnienia szczególnych wymagań, dotyczących odporności ogniowej przegród i pokładów, wymienionych gdzie indziej w niniejszej części, minimalna odporność ogniowa przegród i pokładów odpowiada warunkom podanym w tabelach 5.1 i 5.2.

Przy zatwierdzaniu zaleceń konstrukcyjnych w zakresie ochrony przeciwpożarowej na nowych statkach należy uwzględnić ryzyko przenikania ciepła mostkami termicznymi do punktów łączących sekcje oraz do miejsc, w których kończą się zapory termiczne.

- .2 Do celów stosowania tablic należy uwzględnić, co następuje:

.1 Tabele 5.1 i 5.2 stosuje się odpowiednio do przegród i pokładów oddzielających przyległe pomieszczenia.

.2 Dla określenia właściwych norm odporności pożarowej, mających zastosowanie do przegród oddzielających przyległe pomieszczenia, takie pomieszczenia są klasyfikowane stosownie do ich stopnia zagrożenia pożarowego, wykazanego w poniższych kategoriach 1)-11). Nazwę każdej kategorii należy traktować raczej jako zwyczajowe, a restrykcyjne określenie. Liczby w nawiasach przed każdą kategorią odnoszą się do odpowiadających im kolumn lub wierszy w tabelach.

1) Posterunki dowodzenia:

- pomieszczenia, w których znajdują się awaryjne źródła energii i oświetlenia,
- sterówka i kabina nawigacyjna,
- pomieszczenie mieszczące statkowy sprzęt radiowy,
- pożarowe stanowiska dowodzenia, pomieszczenia, w których zgrupowane jest wyposażenie sygnalizacji alarmowej pożaru,
- centrala manewrowo- kontrolna mechanizmów napędu głównego, wówczas gdy jest zlokalizowana poza przedziałem maszyny napędowej,
- pomieszczenia mieszczące centralne przeciwpożarowe urządzenie alarmowe,

2) Korytarze:

- korytarze i hole do użytku pasażerów i załogi.

3) Pomieszczenia mieszkalne

- pomieszczenia określone w prawidło II-2/A/2.10, z wyłączeniem korytarzy.

4) Klatki schodowe:

- wewnętrzne schody, windy i schody ruchome wraz z ich obudową (inne niż w całości mieszczące się w obrębie przedziałów maszynowych),
- w tym kontekście schody obudowane tylko na jednym poziomie są uważane za część pomieszczenia, od którego nie są one oddzielone drzwiami przeciwpożarowymi.

5) Pomieszczenia służbowe (o małym zagrożeniu pożarowym):

- schowki i magazynki o powierzchni mniejszej niż 4 m², nieprzystosowane do przechowywania cieczy łatwo palnych oraz suszarnie i pralnie.

- 6) Przedziały maszynowe kategorii A:
 - przedziały określone w prawidło II-2/A/2.19.1.
 - 7) Inne przedziały maszynowe:
 - pomieszczenia określone w prawidło II-2/A/2.19.2, z wyłączeniem przedziałów maszynowych kategorii A.
 - 8) Pomieszczenia ładunkowe:
 - wszystkie pomieszczenia przeznaczone na ładunki (włącznie ze zbiornikami ładunkowymi oleju), jak również prowadzące do nich szyby i luki ładunkowe, inne niż pomieszczenia kategorii specjalnej.
 - 9) Pomieszczenia służbowe (o dużym zagrożeniu pożarowym):
 - kuchnie, pentry wyposażone w urządzenia do gotowania, magazyny farb i lakiernie, schowki i magazynki o powierzchni 4 m² lub większej, pomieszczenia do przechowywania cieczy łatwo palnych oraz warsztaty niestanowiące części przedziałów maszynowych.
 - 10) Pokłady otwarte:
 - przestrzenie na pokładach otwartych oraz osłonięte pokłady spacerowe, nieprzedstawiające ryzyka pożarowego. Przestrzenie na wolnym powietrzu (przestrzenie na zewnątrz nadbudówek i pokładówek).
 - 11) Pomieszczenia kategorii specjalnej:
 - pomieszczenia określone w prawidło II-2/A/2.18.
- .3 Przy ustalaniu normy odporności ogniowej przegrody między dwoma pomieszczeniami w obrębie głównej strefy pionowej lub strefy poziomej, która nie jest chroniona przez automatyczną instalację tryskaczową, zgodną z przepisami prawidła II-2/A/8 lub między takimi strefami, z których żadna nie jest w ten sposób chroniona, zastosowanie ma wyższa wartość z dwóch podanych w tabelach.
- .4. Przy ustalaniu właściwych norm odporności ogniowej przegrody między dwoma pomieszczeniami w obrębie głównej strefy pionowej lub strefy poziomej, która jest chroniona przez automatyczną instalację tryskaczową, zgodną z przepisami prawidła II-2/A/8 lub między takimi strefami, które są w ten sposób chronione, zastosowanie ma niższa wartość z dwóch podanych w tabelach. Gdy strefa chroniona instalacją tryskaczową i strefa niechroniona taką instalacją stykają się w obrębie pomieszczeń mieszkalnych i służbowych, to dla przegrody między tymi strefami zastosowanie ma wyższa wartość z dwóch podanych w tabelach.
- .3 Ciągłe sufity lub okładziny klasy „B”, w połączeniu z odpowiednimi pokładami lub przegrodami mogą być dopuszczone jako przyczyniające się, w całości lub w części, do spełnienia wymaganej izolacyjności i odporności ogniowej przegrody.
- .4 Przegrody zewnętrzne, od których w prawidło 1.1 wymaga się, aby były wykonane ze stali lub równoważnego materiału mogą mieć wycięte otwory, w celu zamocowania okien i iluminatorów, pod warunkiem, że nigdzie w niniejszej części nie ma wymagania dla takich przegród, aby miały odporność klasy „A”. Podobnie w takich przegrodach, od których nie wymaga się, aby posiadały szczelności odporność klasy „A”, drzwi mogą być wykonane z materiałów spełniającego wymagania administracji państwa bandery.

Tabela 5.1

Odporność ogniowa przegród oddzielających przyległe pomieszczenia

| Pomieszczenia | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | |
|---|------|--------------------|--------------------|--------------------|--|--|------|--------------------|--------------------|------|------|----------------------------|
| Posterunki dowodzenia | (1) | A-0 ^(c) | A-0 | A-60 | A-0 | A-15 | A-60 | A-15 | A-60 | A-60 | — | A-60 |
| Korytarze | (2) | C ^(e) | B-0 ^(e) | A-0 ^(a) | B-0 ^(e) | B-0 ^(e) | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | (*) | A-15 |
| Pomieszczenia mieszkalne | (3) | | | C ^(e) | A-0 ^(a) B-0 ^(e) | B-0 ^(e) | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | (*) | A-30 A-0 ^(d) |
| Klatki schodowe | (4) | | | | A-0 ^(a) B-0 ^(e) | A-0 ^(a) B-0 ^(e) | A-60 | A-0 | A-0 | A-15 | (*) | A-15 |
| Pomieszczenia służbowe (o małym zagrożeniu pożarowym) | (5) | | | | | C ^(e) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Przedziały maszynowe kategorii A | (6) | | | | | | (*) | A-0 | A-0 | A-60 | (*) | A-60 |
| Inne przedziały maszynowe | (7) | | | | | | | A-0 ^(b) | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia ładunkowe | (8) | | | | | | | (*) | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia służbowe (o dużym zagrożeniu pożarowym) | (9) | | | | | | | | A-0 ^(b) | A-0 | (*) | A-30 |
| Pokłady otwarte | (10) | | | | | | | | | | | A-0 |
| Pomieszczenia kategorii specjalnej | (11) | | | | | | | | | | | A-0 |

Tabela 5.2

Odporność ogniowa pokładów oddzielających przyległe pomieszczenia

| Pomieszczenia | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) |
|---|------|------|--------------------|--------------------|--------------------|------|------|---------------------|------|------|------|--------------------|
| Posterunki dowodzenia | (1) | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-30 |
| Korytarze | (2) | A-0 | (*) | (*) | A-0 | (*) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia mieszkalne | (3) | A-60 | A-0 | (*) | A-0 | (*) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-30 |
| | | | | | | | | | | | | A-0 ^(d) |
| Klatki schodowe | (4) | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia służbowe (o małym zagrożeniu pożarowym) | (5) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Przedziały maszynowe kategorii A | (6) | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | A-60 | (*) | A-60 ^(f) | A-30 | A-60 | (*) | A-60 |
| Inne przedziały maszynowe | (7) | A-15 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia ładunkowe | (8) | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-0 | (*) | A-0 |
| Pomieszczenia służbowe (o dużym zagrożeniu pożarowym) | (9) | A-60 | A-30 | A-30 | A-30 | A-0 | A-60 | A-0 | A-0 | A-0 | (*) | A-30 |
| | | | A-0 ^(d) | A-0 ^(d) | A-0 ^(d) | | | | | | | |
| Pokłady otwarte | (10) | (*) | (*) | (*) | (*) | (*) | (*) | (*) | (*) | (*) | — | A-0 |
| Pomieszczenia kategorii specjalnej | (11) | A-60 | A-15 | A-30 | A-15 | A-0 | A-30 | A-0 | A-0 | A-30 | A-0 | A-0 |
| | | | | A-0 ^(d) | | | | | | | | |

Uwagi: Poniższe uwagi mają odpowiednio zastosowanie do tabel 5.1 i 5.2

(*) W celu wyjaśnienia do czego ma zastosowanie patrz przepisy 3 i 8.

(^b) Jeżeli pomieszczenia są tej samej kategorii i występuje odnośnik b, to przegroda lub pokład o odporności ogniowej podanej w tabeli są wymagane tylko wówczas, gdy sąsiednie pomieszczenia mają różne przeznaczenie, np. w kategorii 9). Przegroda między przylegającymi kuchniami nie jest wymagana, lecz między kuchnią i magazynem farb wymagana jest przegroda klasy „A-0”.

(^c) Przegrody oddzielające od siebie sterówkę i kabinę nawigacyjną mogą być klasy „B-0”.

(^d) Patrz ppkt .2.2 i .2.4 niniejszego przepisu.

(^e) Do celów stosowania przepisów 2.1.2 „B-0” i „C” występujące w tabeli 5.1 należy odczytywać jako „A-0”.

(^f) Nie ma potrzeby stosowania izolacji pożarowej, jeżeli przedział maszynowy kategorii 7) posiada żaden mały lub zerowy stopień zagrożenia pożarowego.

(*) Jeżeli w tabelach znajduje się (*) to wymaga się, aby przegroda była wykonana ze stali lub innego równoważnego materiału, lecz nie jest wymagane, aby była klasy „A”.

Jednakże w przypadku statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, na których pokład niebędący pokładem kategorii 10) posiada otwory na przeprowadzenie kabli, rur lub kanałów wentylacyjnych, to takie przejścia powinny być uszczelnione wykonane szczelnie, aby uniemożliwić przedostanie się ognia i dymu. W przegrodach oddzielających sterowania posterunki dowodzenia (pomieszczenia awaryjne zespoły prądowców) i odkryte pokłady mogą znajdować się wloty powietrza bez zamknięć, chyba że zainstalowano tam stałą gazową instalację gaśniczą.

Do celów stosowania przepisu 2.1.2 znak(*)występujący w tabeli 5.2, oprócz kategorii 8) i 10), należy odczytywać jako „A-0”.

6. Drogi ewakuacji (R 28)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Należy przewidzieć klatki schodowe i drabiny zapewniające łatwe drogi ewakuacji ze wszystkich pomieszczeń pasażerskich i załogowych oraz z pomieszczeń, w których załoga normalnie pracuje, z wyjątkiem przedziałów maszynowych, na pokład, z którego wsiada się do łodzi i tratw ratunkowych. W szczególności należy przestrzegać następujących przepisów:

- .1 Poniżej pokładu grodziowego należy zapewnić dwie drogi ewakuacji z każdego przedziału wodoszczelnego lub podobnie wygradzonego pomieszczenia bądź grupy pomieszczeń, przy czym co najmniej jedna z tych dróg jest niezależna od drzwi wodoszczelnych. W drodze wyjątku może być wymagana tylko jedna droga ewakuacji, biorąc pod uwagę charakter i położenie pomieszczeń oraz liczbę osób, które normalnie mogą tam pracować.

W tym przypadku ta jedyna droga ewakuacji zapewnia bezpieczną ewakuację.

Statki zbudowane dnia 1 stycznia 2003 r. lub później mogą korzystać z opisanego wyżej uproszczenia tylko w odniesieniu do pomieszczeń załogi, z których korzysta się jedynie sporadycznie, kiedy to wymagana droga ewakuacji jest niezależna od drzwi wodoszczelnych.

- .2 Ponad pokładem grodziowym przewiduje się co najmniej dwie drogi ewakuacji z każdej głównej strefy pionowej lub podobnie wygradzonych pomieszczeń bądź grupy pomieszczeń, z których co najmniej jedna stwarza dostęp do klatki schodowej tworzącej pionową drogę ewakuacji.
- .3 Jeżeli pomieszczenie radiostacji nie ma bezpośredniego dostępu do otwartego na pokładzie, to przewiduje się dwie drogi ewakuacji z tego pomieszczenia lub dostępu do niego, z których jedna może stanowić iluminator lub okno o wystarczających rozmiarach, lub inne drogi spełniające oczekiwania administracji.
- .4 Na istniejących statkach klasy B długość korytarza lub części korytarza, z którego istnieje tylko jedna droga ewakuacji nie przekracza 5 metrów.

Na nowych statkach klasy A, B, C i D o długości 24 metrów lub większej, istnienie korytarza, holu lub części korytarza, z którego istnieje tylko jedna droga ewakuacji, jest zabronione.

Dopuszcza się istnienie korytarzy bez wyjścia, wykorzystywanych w pomieszczeniach służbowych, które są niezbędne do praktycznej obsługi statku, takich jak stacje bunkrowania paliwa i poprzeczne korytarze dla zaopatrzenia statku, pod warunkiem że takie ślepe korytarze są odgródzone od pomieszczeń mieszkalnych załogi i nie ma do nich dostępu ze stref mieszkalnych pasażerów. Dopuszczalne jest istnienie części korytarza, którego głębokość nie jest większa od szerokości i traktuje się ją jako wnękę lub miejscowe rozszerzenie takiego korytarza.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R.:

- .5 Co najmniej jedna z dróg ewakuacji wymaganych w ppkt .1.1 i .1.2 utworzona jest przez łatwo dostępną, obudowaną klatkę schodową, przy czym obudowa ta zapewnia ciągłą osłonę od ognia, od poziomu, na którym klatka schodowa zaczyna się, aż do odpowiednich pokładów, z których wsiada się do łodzi lub tratw ratunkowych, albo do najwyższego pokładu otwartego, jeżeli pokład ewakuacyjny nie rozciąga się do danej głównej strefy pionowej.

W tym ostatnim przypadku zapewnia się bezpośrednie dojście do pokładu ewakuacyjnego za pomocą zewnętrznych, otwartych schodów i przejść, mających powierzchnię antypoślizgową pod stopami, które są wyposażone w awaryjne oświetlenie zgodnie z wymaganiami przepisu III/5.3. Ścianki zewnętrzne wychodzące na klatki schodowe i otwarte przejścia zewnętrzne tworzące część drogi ewakuacyjnej są chronione w taki sposób, aby ogień w pomieszczeniach za tymi ściankami nie uniemożliwił dojścia do miejsc wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych.

Szerokość, ilość i ciągłość dróg ewakuacji przedstawia się następująco:

- .1 Szerokość prześwitu klatek schodowych nie może być mniejsza niż 900 mm, jeżeli Państwo Członkowskie uzna to za uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania, lecz w żadnym przypadku nie może być mniejsza niż 600 mm. Klatki schodowe wyposażone są z każdej strony w poręcze. Minimalna szerokość klatki schodowej w świetle zwiększona jest o 10 mm dla każdej przewidywalnej osoby powyżej 90 osób. Maksymalna szerokość klatki schodowej między poręczami, dla schodów szerszych niż 900 mm, wynosi 1 800 mm. Całkowitą liczbę osób ewakuowanych za pomocą takich klatek schodowych przyjmuje się jako sumę dwóch trzecich liczby załogi i całkowitej liczby pasażerów przypadającej na obszar obsługiwanych przez takie schody. Szerokość klatek schodowych odpowiada normatywowym nie mniej rygorystycznym niż określone w rezolucji IMO A.757 (18).

- .2 Wszystkie klatki schodowe obliczone dla więcej niż 90 osób są równoległe do osi statku.
- .3 Otwory drzwiowe, korytarze i pośrednie podesty na drodze ewakuacji wymiarowane są w taki sam sposób jak i klatki schodowe.
- .4 Klatki schodowe nie mogą przekraczać 3,5 m pionowego wzniosu bez zastosowania pośredniego podestu i nie mogą być nachylone pod kątem większym niż 45°.
- .5 Podesty na poziomie każdego pokładu nie mogą mieć powierzchni mniejszej niż 2 m² i są powiększone o 1 m² na każde przewidywane 10 osób powyżej 20 osób, lecz nie wymaga się, aby miały powierzchnię większą niż 16 m², z wyjątkiem podestów obsługujących pomieszczenia ogólnego użytku, z których jest bezpośredni dostęp do wydzielonych klatek schodowych.

NOWE STATKI KLASY B, C i D O DŁUGOŚCI 24 M LUB WIĘCEJ, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .5a Przynajmniej jedną z dróg ewakuacyjnych wymaganych w ppkt .1.1 i .1.2 stanowi łatwo dostępną obudowaną klatka schodowa, której zewnętrzne ścianki zapewniają ciągłą ochronę przed ogniem od poziomu, na którym pożar klatka schodowa zaczyna się, aż do odpowiednich pokładów, z których wsiada się do łodzi lub tratw ratunkowych albo do najwyższego pokładu otwartego, jeżeli pokład ewakuacyjny nie rozciąga się do rozpatrywanej głównej strefy pionowej.

W tym ostatnim przypadku przewiduje się bezpośrednie dojście do pokładu ewakuacyjnego za pomocą zewnętrznych otwartych schodów i przejść, mających antypoślizgową powierzchnię, które są wyposażone w awaryjne oświetlenie zgodnie z wymaganiami przepisu III/5.3. Ścianki zewnętrzne, wychodzące schody i otwarte przejścia zewnętrzne tworzące część drogi ewakuacji oraz ścianki zewnętrzne umiejscowione w taki sposób, że ich zniszczenie w przypadku pożaru przeszkodziłoby ucieczce aż do pokładu ewakuacyjnego, posiadają odporność ogniową i wartości izolacji zgodne z wartościami określonymi odpowiednio w tabelach 4.1-5.3.

Szerokość, ilość i ciągłość spełnia wymagania kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .6 Należy zapewnić ochronę dojścia z obudowanych klatek schodowych do miejsc wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

- .6a Zabezpieczenie dojścia z obudowanych klatek schodowych do miejsc wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych zapewnia się w sposób bezpośredni bądź dzięki wewnętrznym chronionym drogom ewakuacyjnym, których odporność ogniowa i izolacyjność odpowiadają wartościom określonym dla obudów klatek schodowych odpowiednio w tabelach 4.1-5.2.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .7 Oprócz awaryjnego oświetlenia wymaganego w przepisach II-1/D/3 i III/5.3, drogi ewakuacji, łącznie z klatkami schodowymi i wyjściami, oznakowane są oświetleniem dolnym lub fotoluminescencyjnymi taśmami umieszczonymi nie wyżej niż 0,3 metra powyżej pokładu we wszystkich punktach drogi ewakuacji, włączając zakręty i skrzyżowania dróg. Oznakowanie musi umożliwiać pasażerom identyfikację wszystkich dróg ewakuacji oraz natychmiastową identyfikację wyjść awaryjnych. W przypadku zastosowania oświetlenia elektrycznego jest ono zasilane z awaryjnego źródła zasilania i musi być ono tak wykonane, aby awaria pojedynczego światła lub przerwanie taśmy oświetlającej nie spowodowały nieskuteczności całego oznakowania. Ponadto wszystkie oznaczenia dróg ewakuacji i miejsc usytuowania sprzętu przeciwpożarowego są wykonane z materiału fotoluminescencyjnego lub są zaznaczone oświetleniem. Administracja państwa bandery zapewni, aby takie oświetlenie lub oznakowanie fotoluminescencyjne zostało ocenione, sprawdzone i zastosowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w rezolucji IMO A.752 (18).

Jednakże w przypadku nowych statków klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, administracja państwa bandery zapewnia, aby takie oświetlenie lub materiały fotoluminescencyjne zostały poddane ocenie, wypróbowane i zainstalowane zgodnie z kodeksem systemów bezpieczeństwa pożarowego.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

- .8 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów wymagania ppkt .1.7 niniejszego przepisu mają również zastosowanie do pomieszczeń mieszkalnych załogi.

.9 Normalnie zamykane drzwi stanowiące część drogi ewakuacyjnej.

.1 Drzwi kabin otwierają się od wewnątrz bez klucza.

Podobnie, wszystkie drzwi znajdujące się wzdłuż jakiegokolwiek przewidzianej do tego drogi ewakuacji otwierają się bez klucza w stronę drogi ewakuacji.

.2 Wyjścia awaryjne z pomieszczeń ogólnego użytku, które są normalnie zablokowane, są wyposażone w urządzenia umożliwiające szybkie ich odblokowanie. Takie urządzenie zawiera mechanizm blokujący drzwi wyposażony w urządzenie zwalniające zasuwę, pod warunkiem, że jest uruchamiane pod wpływem siły działającej w kierunku ewakuacji. Mechanizmy szybkiego zwolnienia są zaprojektowane i zainstalowane zgodnie z wymaganiami administracji państwa bandery a w szczególności:

.2.1 składają się z prętów lub paneli, których część zwalniająca mechanizm rozciąga się co najmniej na połowie szerokości skrzydła drzwi co najmniej 760 mm, ale nie więcej niż 1 120 mm ponad pokładem;

.2.2 zwalniać zatrzask, jeżeli stosowana jest siła nie większa niż 67 N; oraz

.2.3 nie posiadają żadnych urządzeń ryglujących, śrub blokujących ani jakichkolwiek innych urządzeń uniemożliwiających zwolnienie zatrzasku, w przypadku, gdy urządzenie zwalniające jest pod naciskiem.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.2 .1 Liczba i rozmieszczenie dróg ewakuacji w pomieszczeniach kategorii specjalnej, zarówno pod, jak i nad pokładem grodziowym spełnia wymagania państwa bandery, zaś bezpieczeństwo dostępu do pokładu, na którym wsiada się do łodzi z tratw ratunkowych jest w zasadzie co najmniej równorzędne z przewidzianym w ppkt .1.1, .1.2, .1.5 i .1.6.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, pomieszczenia kategorii specjalnej są wyposażone w kładki przeznaczone do ewakuacji, o szerokości, co najmniej 600 mm. Jeżeli jest to uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania, takie kładki wzdłuż osi statku przebiegają, co najmniej 150 mm ponad pokładem. Parkingi dla pojazdów są przygotowane w taki sposób, aby kładki te były cały czas wolne.

.2 Jedna z dróg ewakuacji z pomieszczeń maszynowych, w których normalnie załoga pracuje, nie może mieć bezpośredniego dostępu do żadnego z pomieszczeń kategorii specjalnej.

.3 Podwieszane rampy wjazdowe na pokłady ładunkowe nie mogą, w pozycji opuszczonej, blokować zatwierdzonych dróg ewakuacyjnych.

.3.1 Przewiduje się dwie drogi ewakuacji z każdego pomieszczenia maszynowego. W szczególności spełniają one następujące przepisy:

.1 Jeżeli przedział znajduje się poniżej pokładu grodziowego obydwie drogi ewakuacyjne składają się:

.1 z dwóch ciągów drabin stalowych, rozmieszczonych możliwie jak najdalej od siebie, prowadzących do podobnie oddalonych od siebie drzwi w górnej części przedziału, skąd zapewniony jest dostęp do pokładów, z których wsiada się do łodzi lub tratw ratunkowych. Na nowych statkach jeden ciąg drabin posiada ciągłą osłonę od ognia, poczynając od dolnej części pomieszczenia, aż do bezpiecznego miejsca na zewnątrz pomieszczenia. Na nowych statkach klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, ten ciąg drabin znajduje się w strefie chronionej zgodnie z prawidłem II-2/B/4, kategoria 2) lub II-2/B/5, kategoria 4), w zależności od przypadku, od dolnej części pomieszczenia, któremu służy, aż do bezpiecznego miejsca znajdującego się poza tym pomieszczeniem. W obudowie znajdują się automatycznie zamykane drzwi pożarowe o takiej samej odporności ogniowej. Drabina zamocowana jest w taki sposób, aby ciepło nie przedostało się do obudowy poprzez miejsca pozbawione izolacji. Minimalne wymiary wewnętrzne chronionej obudowy wynoszą co najmniej 800 mm x 800 mm i posiadają awaryjny system oświetlenia, lub

.2 z jedne drabiny stalowej prowadzącej do drzwi w górnej części pomieszczenia, skąd zapewniony jest dostęp do pokładu ewakuacyjnego i dodatkowo w dolnej części pomieszczenia w miejscu wystarczająco oddalonym od wspomnianego powyżej ciągu drabin, ze stalowych drzwi otwieranych z każdej strony, zapewniających dostęp do bezpiecznej drogi ewakuacji z dolnej części pomieszczenia na pokład, z którego wsiada do łodzi tratwy ratunkowej.

- .2 W przypadku, gdy pomieszczenie znajduje się powyżej pokładu grodziowego, dwie drogi ewakuacji rozmieszczone są możliwie jak najdalej od siebie, a drzwi wyjściowe z każdej z nich znajdują się w takich miejscach, skąd zapewniony jest dostęp do odpowiednich pokładów, z których się wsiada do łodzi i tratw ratunkowych. W przypadku, gdy te środki ewakuacji wymagają użycia drabin, powinny to być drabiny stalowe.

NOWE STATKI KLASY A, B, C i D:

- .3 Z pomieszczeń monitorowania pracy maszyn oraz pomieszczeń roboczych prowadzą co najmniej dwie drogi ewakuacji, z których jedna jest niezależna od przedziału maszynowego i prowadzi do pokładu, z którego się wsiada do łodzi i tratw ratunkowych.
- .4 Spód schodów w maszynowni jest osłonięty.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .3.2 Na statkach o długości mniejszej niż 24 metry administracja państwa bandery może zrezygnować z jednej drogi ewakuacji z pomieszczeń przedziału maszynowych uwzględniając szerokość i rozplanowanie górnej części pomieszczenia.

Na statkach o długości 24 metrów lub więcej administracja państwa bandery może zrezygnować z jednego środka ewakuacji, pod warunkiem, że albo drzwi, albo drabina stalowa zapewniają bezpieczną drogę ewakuacji na pokład ewakuacyjny, przy czym należy także wziąć pod uwagę rodzaj i rozplanowanie pomieszczenia oraz to, czy w tym pomieszczeniu normalnie pracują ludzie. Na statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później druga droga ewakuacyjna prowadzi z pomieszczenia maszyny sterowej, w, jeżeli w pomieszczeniu tym znajduje się stanowisko awaryjnego sterowania, chyba że istnieje bezpośredni dostęp na otwarty pokład.

- .3.3 Z pomieszczenia centrali manewrowo- kontrolnej znajdującej się wewnątrz przedziału maszynowego należy przewidzieć dwie drogi ewakuacji, przy czym przynajmniej jedna z nich zapewnia ciągłą osłonę od ognia, aż do bezpiecznego miejsca poza przedziałem maszynowym.

- .4 W żadnym przypadku windy nie mogą być uznane za jedną z wymaganych dróg ewakuacji.

.5 NOWE STATKI KLASY B, C i D I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B O DŁUGOŚCI 40 M LUB WIĘCEJ:

- .1 Awaryjne ucieczkowe aparaty oddechowe znajdują się na statku, zgodnie z kodeksem systemów bezpieczeństwa pożarowego.

- .2 Dla każdej głównej strefy pionowej należy zapewnić co najmniej dwa awaryjne ucieczkowe aparaty oddechowe.

- .3 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów dla każdej głównej strefy pionowej, oprócz aparatów wymaganych zgodnie z ppkt .5.2, należy zapewnić co najmniej dwa awaryjne ucieczkowe aparaty oddechowe.

- .4 Jednakże ppkt .5.2 i .5.3 nie znajdują zastosowania do obudowanych klatek schodowych, które tworzą indywidualne główne strefy pionowe ani do głównych stref pionowych znajdujących się w dziobowej bądź rufowej części statku, w których nie ma pomieszczeń kategorii 6), 7), 8) lub 12) określonych w prawie II-2/B/4.

- .5 W przedziałach maszynowych awaryjne ucieczkowe aparaty oddechowe umieszczone są, w stanie gotowym do użytku, w dobrze widocznych miejscach, aby w przypadku pożaru w każdej chwili były łatwo i szybko dostępne. Rozmieszczenia awaryjnych ucieczkowych aparatów oddechowych uwzględnia rozplanowanie przedziału maszynowego oraz liczbę osób, normalnie pracujących w tym pomieszczeniu.

- .6 W zakresie wydajności, rozmieszczenia i użytkowania awaryjnych ucieczkowych aparatów oddechowych należy kierować się wytycznymi IMO (MSC/Okólnik 849).

- .7 Liczba i rozmieszczenie tych aparatów podane są w planie ochrony przeciwpożarowej wymaganym prawidłem II-2/A/13.

6-1 Drogi ewakuacji na statkach pasażerskich ro-ro (R 28-1)

- .1 WYMAGANIA STOSOWANE SIĘ DO STATKÓW PASAŻERSKICH RO-RO NOWYCH KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCYCH KLASY B

- .1.1 Niniejszy przepis stosuje się do statków pasażerskich ro-ro nowych klasy B, C i D oraz istniejących klasy B. W stosunku do istniejących statków wymagania tego prawidła mają zastosowanie nie później niż w terminie pierwszego przeglądu okresowego określonego w prawie II-2/B/16 pkt .1.

- .1.2 We wszystkich korytarzach wzdłuż całej drogi ewakuacji znajdują się poręcze i uchwyty, tak aby pewny uchwyt był dostępny na każdym kroku, gdzie jest to możliwe, aż do miejsc zbiórki i miejsc ewakuacji. Takie poręcze umieszczone są po obu stronach korytarzy wzdłużnych o szerokości większej niż 1,8 metra i korytarzy poprzecznych szerszych niż 1 m. Należy zwrócić szczególną uwagę na umożliwienie przekraczania holi, atriów i innych dużych, otwartych przestrzeni wzdłuż dróg ewakuacji. Poręcze i inne uchwyty posiadają taką wytrzymałość, aby przenieść równomiernie rozłożone, skierowane poziomo do środka korytarza lub pomieszczenia obciążenie 750 N/m oraz skierowane pionowo w dół, równomiernie rozłożone obciążenie 750 N/m. Nie wymaga się, aby obydwa obciążenia były przyłożone jednocześnie.
- .1.3 Drogi ewakuacji nie mogą być zatarasowane meblami ani innymi przeszkodami. Z wyjątkiem stołów i krzeseł, które mogą być usunięte w celu zapewnienia wolnej przestrzeni, szafki i inne ciężkie meble w pomieszczeniach ogólnego użytku i wzdłuż dróg ewakuacji przytwierdzone są do miejsca tak, aby uniemożliwić ich przesuwanie się podczas kołysania lub przechyłu statku. Wykładziny podłogowe również przytwierdzone są do podłoża. Kiedy statek jest w drodze, drogi ewakuacji utrzymywane są wolne od przeszkód, takich jak wózki ze sprzętem do sprzątania, bielizna pościelowa, bagaż i towarem wypełnione kartony.
- .1.4 Z każdego pomieszczenia, w którym zwykle znajdują się ludzie, należy utworzyć drogi ewakuacji, prowadzące do miejsc zbiórki. Drogi te są tak rozplanowane, aby zapewnić możliwie najprostszą drogę do miejsca zbiórki oraz są oznakowane symbolami zgodnie z zaleceniami przyjętymi przez IMO w rezolucji A.760 (18).
- .1.5 W przypadku, gdy wydzielone pomieszczenia stykają się z pokładami otwartymi, otwory z tych pomieszczeń wychodzące na pokład otwarty, o ile jest to możliwe, są używane jako wyjścia awaryjne.
- .1.6 Pokłady są ponumerowane kolejno, począwszy od „1” dla dna podwójnego lub najniższego pokładu. Numeracja jest na stałe umieszczona na podestach schodów i w holach windowych. Pokłady mogą również nosić nazwy, ale zawsze umieszczone są razem z numeracją.
- .1.7 Uproszczone plany ewakuacji, pokazujące miejsce „jesteś tutaj”, i drogi ewakuacji oznaczone strzałkami umieszczone są na wewnętrznej stronie drzwi każdej kabiny i pomieszczeń ogólnego użytku. Plany wskazują kierunek ewakuacji i są właściwie zorientowane w stosunku ich usytuowania na statku.
- .1.8 Drzwi kabin i pomieszczeń prywatnych nie mogą wymagać kluczy do ich otwarcia z wewnątrz. Nie ma też żadnych drzwi wzdłuż jakiegokolwiek wyznaczonej drogi ewakuacyjnej, które wymagałyby kluczy do ich otwarcia, podczas poruszania się w kierunku ewakuacji.
- 2 WYMAGANIA STOSOWANE SIĘ DO NOWYCH STATKÓW PASAŻERSKICH RO-RO KLASY B, C i D
- 2.1 Najniższe 0,5 metra grodzi lub innych ścian działowych tworzących pionowe przegrody wzdłuż dróg ewakuacji jest w stanie wytrzymać obciążenie 750 N/m², które pozwoli na użycie ich jako powierzchni do chodzenia od strony drogi ewakuacji, gdy statek znajduje się pod dużym kątem przechyłu.
- 2.2 Droga ewakuacji od kabin do obudów klatek schodowych jest możliwie najprostsza, z minimalną ilością zmian kierunku. Należy wykluczyć konieczność przechodzenia z jednej burty statku na drugą, aby znaleźć się na drodze ewakuacji. Należy także wykluczyć konieczność pokonania więcej niż dwóch pokładów w górę lub w dół, aby przedostać się z jakiegokolwiek pomieszczenia dla pasażerów na miejscu zbiórki lub pokład otwarty.
- 2.3 Należy zapewnić zewnętrzne drogi ewakuacji z pokładów otwartych, określone w ppkt 2.2, do miejsc wsiadania do jednostek ratunkowych.
- 3 WYMAGANIA STOSOWANE DO NOWYCH STATKÓW PASAŻERSKICH RO-RO KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 LIPCA 1999 R. LUB PÓŹNIEJ
- W przypadku nowych statków pasażerskich ro-ro klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 lipca 1999 r. lub później drogi ewakuacji są przedmiotem analiz, z punktu widzenia ewakuacji, od wczesnych etapów projektowania. Analiza służy rozpoznaniu i niedopuszczeniu do powstania, na tyle na ile jest to możliwe w praktyce, tworzenia się zatoru, w trakcie opuszczania statku, przy normalnym przemieszczaniu się pasażerów i załogi wzdłuż dróg ewakuacji, przy uwzględnieniu ewentualnej potrzeby poruszania się załogi w kierunku przeciwnym do ruchu pasażerów. Ponadto służy ona potwierdzeniu, że przepisy obowiązujące w zakresie ewakuacji są wystarczająco elastyczne, aby nie dopuścić do sytuacji, w których niektóre drogi ewakuacji, miejsca zbiórki, miejsca ewakuacji lub jednostki ratunkowe mogłyby stać się niedostępne z powodu wypadku.

7 Przepusty i otwory w przegrodach klasy „A” i „B” (R 30, 31)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Wszystkie otwory w przegrodach klasy „A”, są wyposażone w umocowane na stałe zamknięcia, których odporność ogniowa jest co najmniej równa odporności przegród, w których są zainstalowane.
- .2 Budowa wszystkich drzwi i ościeżnic w przegrodach klasy „A”, jak i urządzeń zapewniających utrzymanie ich w pozycji zamkniętej, zapewnia ognioodporność, jak również na przenikanie dymu i płomieni w miarę możliwości równoważną tej, jaką posiada przegroda, w której te drzwi są umieszczone. Takie drzwi i ich ościeżnice są wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału. Drzwi wodoszczelne nie muszą być izolowane.
- .3 Otwieranie i zamykanie każdych drzwi możliwe jest z każdej strony przegrody przez jedną osobę.
- .4 Drzwi pożarowe w grodziach tworzących główne strefy pionowe i w obudowach klatek schodowych, inne niż przesuwne drzwi wodoszczelne z napędem mechanicznym oraz drzwi, które są normalnie zamykane, spełniają następujące wymagania:
 - .1 Drzwi są samozamykające się i zdolne do zamknięcia się przy przechyle do 3,5 ° na stronę przeciwną do kierunku ich zamykania. Szybkość zamykania jest w zależności od potrzeb, pod kontrolą, aby uniknąć zagrożenia dla osób. Na nowych statkach stałe tempo zamykania nie może być większe niż 0,2 m/s i nie mniejsze niż 0,1 m/s dla statku wyprostowanego.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .2 Zdalnie sterowane drzwi przesuwne lub drzwi z napędem mechanicznym są wyposażone w alarm akustyczny rozbrzmiewający przez co najmniej 5 sekund, ale nie dłużej niż 10 sekund przed rozpoczęciem ruchu zamykającego drzwi oraz rozlegający się w sposób ciągły, zanim drzwi nie zostaną całkowicie zamknięte. Drzwi zaprojektowane, aby mogły otworzyć się po zetknięciu z przeszkodą, która znalazła się na drodze ich ruchu, otwierają się nie mniej niż 0,75 m i nie więcej niż 1 m od punktu zetknięcia z przeszkodą.
- .3 Wszystkie drzwi, z wyjątkiem drzwi pożarowych zwykle zamkniętych, są zdolne do zdalnego, automatycznego zamykania z centralnego stałe obsadzonego wachtą posterunku dowodzenia, jednocześnie lub grupowo, a także indywidualnie z miejsc po obu stronach drzwi. Mechanizm zwalniający jest tak zaprojektowany, aby drzwi zostały automatycznie zamknięte w przypadku przerwania instalacji sterowania lub odcięcia głównego źródła zasilania. Przełączniki zwalniające mają możliwość włączania i wyłączania, aby nie dopuścić do automatycznego powrotu systemu do położenia początkowego. Zabrania się stosowania haczyków przytrzymujących drzwi, które nie są zwalniane z centralnego sterowania posterunku dowodzenia.
- .4 Miejscowe akumulatory energii dla drzwi z napędem mechanicznym znajdują się w ich bezpośrednim sąsiedztwie, aby umożliwić działanie drzwi przynajmniej dziesięciokrotne (pełne zamknięcie i otwarcie) przy użyciu sterowania miejscowego.
- .5 Dwuskrzydłowe drzwi z zaczepem koniecznym dla zachowania ich odporności ogniowej mają zaczep automatycznie uruchamiany poprzez zadziałanie drzwi po ich zwolnieniu przez system sterowania.
- .6 Drzwi zapewniające bezpośredni dostęp do pomieszczeń kategorii specjalnej, posiadające napęd mechaniczny i automatycznie zamykane, nie muszą być wyposażone w alarmy i mechanizmy zdalnego zwalniania wymagane w ppkt .4.2 i .4.3.

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Zamiast pktu 4 stosuje się pkt .4a:

- .4a Drzwi pożarowe w przegrodach tworzących główne strefy pionowe, w ścianach wygradzających pomieszczenia kuchenne i w obudowach klatek schodowych, inne niż zasilane energią drzwi wodoszczelne oraz drzwi, które są normalnie zamknięte, spełniają następujące wymagania:
 - .1 drzwi są samozamykające się i zdolne do zamknięcia się przy przechyle do 3,5 ° na stronę przeciwną do kierunku ich zamykania;
 - .2 przybliżony czas zamykania dla drzwi zawiasowych wynosi nie więcej niż 40 sekund i nie mniej niż 10 sekund od początku ich ruchu, dla statku wyprostowanego. Przybliżone jednostajne tempo zamykania dla pożarowych drzwi przesuwnych jest nie większe niż 0,2 m/s i nie mniejsze niż 0,1 m/s dla statku wyprostowanego.

- .3 drzwi są zdolne do zdalnego ich zwalniania ze stale obsługiwanego centralnego posterunku dowodzenia, jednoczesnego lub grupowego, a także indywidualnego z miejsc po obu stronach drzwi. Przełączniki zwalnające mają możliwość włączania i wyłączania, tak, aby nie dopuścić do automatycznego powrotu systemu do położenia początkowego;
- .4 zabrania się stosowania haków przytrzymujących drzwi, które nie są zwalniane z centralnego posterunku dowodzenia;
- .5 drzwi zdalnie zamykane z centralnego posterunku dowodzenia mają możliwość ponownego otwarcia z obu tych stron drzwi za pomocą miejscowego sterowania. Po takim miejscowym otwarciu drzwi te ponownie zamykają się automatycznie;
- .6 w centralnym posterunku dowodzenia stale obsadzonym wachtą należy przewidzieć, na panelu sygnalizacyjnym drzwi pożarowych, sygnalizację wskazującą, czy każde zdalnie zamykane drzwi są zamknięte;
- .7 mechanizm zwalnający jest tak zaprojektowany, aby drzwi zostały automatycznie zamknięte w przypadku przerwania instalacji sterowania lub odcięcia głównego źródła zasilania;
- .8 miejscowe akumulatory energii dla drzwi zamykanych mechanicznie znajdują się w bezpośrednim ich sąsiedztwie, aby umożliwić działanie drzwi po przerwaniu instalacji sterowania lub odcięciu głównego źródła zasilania przynajmniej dziesięć razy (pełne otwarcie i zamknięcie) przy użyciu sterowania miejscowego;
- .9 przerwanie obwodu instalacji sterowania lub odcięcie głównego źródła zasilania, jednych drzwi, nie może mieć wpływu na bezpieczne działanie pozostałych drzwi;
- .10 zdalnie sterowane drzwi przesuwne lub drzwi z napędem mechanicznym, są wyposażone w alarm akustyczny rozbrzmiewający przynajmniej 5 sekund, ale nie dłużej niż 10 sekund po zwolnieniu drzwi z centralnego posterunku dowodzenia i zanim drzwi nie zaczną się poruszać, oraz rozlegający się w sposób ciągły, dopóki drzwi nie zostaną całkowicie zamknięte;
- .11 drzwi zaprojektowane, aby ponownie otworzyć się po zetknięciu z przeszkodą, która znalazła się na drodze ich ruchu, otwierają się nie więcej niż na 1 metr od punktu zetknięcia z przeszkodą;
- .12 dwuskrzydłowe drzwi z zaczepem koniecznym dla zachowania ich odporności ogniowej szczelności pożarowej mają zaczep automatycznie uruchamiany poprzez zadziałanie drzwi po ich zwolnieniu przez system sterowania;
- .13 drzwi zapewniające bezpośredni dostęp do pomieszczeń kategorii specjalnej, które posiadają napęd mechaniczny i są automatycznie zamykane, nie muszą być wyposażone w alarmy i mechanizmy zdalnego zwalniania wymagane w pkt .3 i .10;
- .14 elementy miejscowego sterowania drzwi są dostępne do ich konserwacji i regulacji; oraz
- .15 drzwi z napędem mechanicznym są wyposażone w system sterowania zatwierdzonego typu, umożliwiający działanie w przypadku pożaru, zgodny z kodeksem stosowania procedur prób ogniowych (FTP). Taki system powinien spełniać poniższe wymagania:
 - .15.1 system sterowania zasilany energią umożliwia działanie drzwi przy temperaturze przynajmniej 200 °C przez co najmniej 60 minut;
 - .15.2 zasilanie energią innych drzwi, niewystawionych na działanie ognia, nie ulega uszkodzeniu; i
 - .15.3 przy temperaturach wyższych niż 200 °C system sterowania zostaje automatycznie odłączony od zasilania energią i zapewnia utrzymywanie zamkniętych drzwi aż do temperatury co najmniej 945 °C.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .5 Wymagania dotyczące odporności ogniowej klasy „A” zewnętrznych ścian statku nie mają zastosowania do szklanych przegród, okien i iluminatorów, chyba że, ściany te posiadają odporność klasy A zgodną z prawidem 10. Podobnie nie znajdują zastosowania do drzwi zewnętrznych nadbudówek i pokładówek.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

Zamiast pkt 5 stosuje się pkt .5a:

- .5a Wymagania dotyczącej odporności ogniowej klasy „A” zewnętrznych ścian statku nie mają zastosowania do szklanych przegród, okien i iluminatorów, chyba że, ściany te powinny posiadać szczelność klasy A zgodną z prawidem 10.

Wymagania dotyczące odporności ogniowej klasy „A” zewnętrznych ścian statku nie mają zastosowania do drzwi wewnętrznych, oprócz tych drzwi w nadbudówkach i pokładówkach, które znajdują się naprzeciw urządzeń ratunkowych, obszaru miejsc wsiadania do jednostek ratunkowych i zewnętrznych miejsc zbiórki, zewnętrznych schodów i pokładów otwartych używanych jako drogi ewakuacji. Drzwi w obudowanych klatkach schodowych nie muszą spełniać tych wymagań.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .6 Oprócz drzwi wodoszczelnych, drzwi strugoszczelnych na (drzwi częściowo wodoszczelne), drzwi wychodzących na otwarty pokład oraz drzwi gazoszczelnych, wszystkie drzwi typu „A” umieszczone w klatkach schodowych, pomieszczeniach ogólnego użytku oraz przegrodach głównych stref pionowych na drogach ewakuacji, są wyposażone w samozamykające się przepusty do prowadzenia węży pożarniczych. Materiał, budowa i odporność ogniowa przepustu jest równoważna odporności ogniowej drzwi, w których jest on zainstalowany. Przepust stanowi otwór o powierzchni przekroju 150 mm kwadratowych przy zamkniętych drzwiach, które są usytuowane w ich dolnej części po stronie przeciwległej zawiasom lub w przypadku drzwi przesuwanych, jak najbliższej otwieranej krawędzi.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .7 Drzwi i ich ościeżnice w przegrodach klasy „B” jak i urządzenia zapewniające utrzymanie ich w pozycji zamkniętej posiadają odporność ogniową równoważną przegrodzie, z takim wyjątkiem, że w dolnej części drzwi mogą znajdować się otwory wentylacyjne. Całkowita powierzchnia otworów znajdujących się w drzwiach lub pod nimi nie przekracza 0,05 m². W przeciwnym razie dopuszcza się istnienie niepalnego kanału wywietrznika, który przechodzi między kabiną i korytarzem i umieszczonego pod blokiem sanitarnym, jeżeli powierzchnia przekroju kanału nie jest większa niż 0,05 m². Wszystkie otwory wentylacyjne są zabezpieczone kratką wykonaną z materiału niepalnego. Drzwi są niepalne.

- .7.1 W celu zmniejszenia hałasu administracja państwa bandery może zatwierdzić, jako równoważne drzwi z wbudowanymi dźwiękoszczelnymi zamknięciami wentylacji z otworami na dole po jednej stronie drzwi i u góry po drugiej stronie drzwi, pod następującymi warunkami:

- .1 górny otwór zawsze znajduje się naprzeciw korytarza i jest w nim umieszczona kratka z materiału niepalnego oraz automatyczna kłapa pożarowa ognia, która uruchamia się w temperaturze ok. 70 °C;
- .2 w dolnym otworze umieszczona jest kratka z materiału niepalnego;
- .3 drzwi zostają poddane próbom zgodnie z rezolucją A.754 (18).

NOWE STATKI KLASY B, C i D

- .8 Drzwi kabin w przegrodach klasy „B” są typu samozamykającego. Instalacja zaczepów przytrzymujących jest zabroniona.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .9 Wymagania dotyczącej odporności pożarowej klasy „B” zewnętrznych ścian statku nie mają zastosowania do szklanych przegród, okien i iluminatorów. Nie znajdują one zastosowania również do drzwi zewnętrznych nadbudówek i pokładówek. W przypadku statków przewożących więcej niż 36 pasażerów, administracja państwa bandery może zezwolić, aby drzwi oddzielające kabiny i wewnętrzne indywidualne pomieszczenia sanitarne, takie jak prysznice, były wykonane z materiałów palnych.

8 Ochrona schodów i wind w rejonach pomieszczeń mieszkalnych i pomieszczeń służbowych (R 29)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Wszystkie klatki schodowe mają szkielet stalowy oraz są obudowane przegrodami klasy „A” zaopatrzonymi w skuteczne zamknięcia wszystkich otworów; jednakże:
- .1 schody łączące tylko dwa pokłady nie muszą być obudowane, pod warunkiem, że ciągłość pokładu jest utrzymana za pomocą odpowiednich przegród lub drzwi w jednej przestrzeni międzypokładowej. Jeżeli schody są zamknięte w jednej z przestrzeni międzypokładowych, to ich obudowa jest chroniona w sposób określony dla pokładów w tabelach prawidła 4 i 5;

- .2 klatki schodowe mogą być otwarte w pomieszczeniu ogólnego użytku, pod warunkiem, że znajdują się całkowicie wewnątrz takiego pomieszczenia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .2 Obudowy klatek schodowych mają bezpośrednie połączenie z korytarzami i mają dostateczną powierzchnię, aby uniknąć zatoru, biorąc pod uwagę liczbę osób, które mogą ich używać w przypadku niebezpieczeństwa.

NOWE STATKI KLASY B, C i D: Wewnątrz takich obudowanych klatek schodowych dopuszcza się jedynie toalety ogólnodostępne, schowki z niepalnego materiału na środki bezpieczeństwa oraz otwarte stanowiska informacyjne.

Jedynie przestrzenie ogólnodostępne, korytarze, toalety publiczne, pomieszczenia kategorii specjalnej i inne ewakuacyjne klatki schodowe, wymagane prawidłem 6.1.5 oraz przestrzeń zewnętrzną, mogą mieć bezpośredni dostęp do obudów takich klatek schodowych.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .3 Szyby wind osobowych są tak wykonane, aby nie dopuścić do przenikania dymu i płomienia z jednego międzypokładu do drugiego i są wyposażone w zamknięcia, pozwalające na kontrolowanie zanurzenia i dymu.

9 **System wentylacyjny (R 32)**

- .1 Statki przewożące więcej niż 36 pasażerów

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 System wentylacji spełnia nie tylko wymagania pkt .1 prawidła 32, ale również przepisy ppkt .2.2-2.6, .2.8 i .2.9 prawidła 32.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .2 Wentylatory zasadniczo są tak rozmieszczone, aby kanały dochodzące do poszczególnych pomieszczeń pozostawały w granicach głównej strefy pionowej.
- .3 W przypadku, gdy systemy wentylacyjne przechodzą przez pokłady, to należy przedsięwziąć środki, w uzupelnieniu do tych, które wiążą się ze odpornością ogniową pokładu i są przewidziane w prawidło II-2/A/12.1, zmierzające do zmniejszenia prawdopodobieństwa przenikania za pośrednictwem tego systemu dymu i gorących gazów z jednej przestrzeni międzypokładowej do drugiej. Dodatkowo pionowe kanały wentylacyjne są izolowane zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym prawidło i, o ile zaistnieje taka potrzeba, normami określonymi we właściwych tabelach prawidła 4.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .4 Kanały wentylacyjne wykonane są z następujących materiałów:

- .1 kanały o powierzchni przekroju poprzecznego nie mniejszej niż 0,075 m² oraz wszystkie kanały pionowe obsługujące więcej niż jedną przestrzeń międzypokładową są wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału;
- .2 kanały o powierzchni przekroju poprzecznego mniejszej niż 0,075 m², inne niż kanały pionowe określone w ppkt .1.4.1, są wykonane z materiałów niepalnych. Jeżeli kanały takie przechodzą przez przegrody klasy „A” lub „B” należy zwrócić właściwą uwagę na zapewnienie odporności ogniowej tych przegród;
- .3 krótkie odcinki kanałów o powierzchni przekroju poprzecznego nieprzekraczającej w zasadzie 0,02 m² ani długości 2 m nie muszą być niepalne, pod warunkiem że spełnione są wszystkie poniższe warunki:
- .1 kanał jest wykonany z materiału stwarzającego, zdaniem administracji państwa bandery, niskie zagrożenie pożarowe;
- .2 kanał taki jest użyty wyłącznie na końcowym odcinku systemu wentylacyjnego; i
- .3 kanał nie znajduje się bliżej niż 600 mm, mierząc wzdłuż jego długości, od przejścia przez przegrodę klasy „A” lub „B”, włączając ciągle sufitu klasy „B”.

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

Zamiast pkt .1 stosuje się ppkt .1a:

.1a kanał jest wykonany z materiału posiadającego właściwości wolnego rozprzestrzeniania płomienia.

.5 Obudowy klatek schodowych są wentylowane i obsługiwane tylko przez jeden niezależny wentylator i system kanałów, który nie obsługuje żadnych innych pomieszczeń w systemie wentylacji.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.6 Wszelka wentylacja wymuszona, z wyjątkiem przedziału maszynowego i pomieszczeń ładunkowych oraz każdy alternatywny system wentylacji, który może być wymagany na mocy ppkt .9.2.6, jest wyposażona w elementy sterowania tak zgrupowane, aby wszystkie wentylatory mogły być zatrzymane z dowolnego z dwóch oddzielnych miejsc, możliwie jak najbardziej od siebie oddalonych. Elementy sterowania przewidziane dla wentylacji mechanicznej obsługującej pomieszczenia maszynowe także są tak zgrupowane, aby można je było obsługiwać z dwóch miejsc, z których jedno znajduje się na zewnątrz tych pomieszczeń. Wentylatory obsługujące systemy wentylacji mechanicznej pomieszczeń ładunkowych mają możliwość zatrzymywania z bezpiecznego miejsca znajdującego się poza tymi pomieszczeniami.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.7 W przypadku, gdy pomieszczenia ogólnego użytku obejmują trzy lub więcej otwarte pokłady oraz zawierają materiały palne, takie jak meble oraz wydzielone pomieszczenia, takie jak sklepy, biura i restauracje, to są one wyposażone w system wyciągowy dymu. System wyciągowy dymu jest uruchamiany przez wymagany system wykrywania dymu i ma możliwość sterowania ręcznego. Wentylatory są takiej wielkości, aby zapewnić całkowitą wymianę powietrza znajdującego się w pomieszczeniu w czasie 10 minut lub krótszym.

.8 Kanały wentylacyjne są wyposażone w odpowiednie włazy rewizyjne dla inspekcji i czyszczenia tam, gdzie jest to uzasadnione i praktycznie możliwe do wykonania.

.9 Kanały wyciągowe z nad pieca kuchennego, w których może zbierać się tłuszcz, spełniają wymagania ppkt .9.2.3.2.1 i .9.2.3.2.2 oraz są wyposażone w:

.1 łapacz tłuszczu, łatwo demontowalny w celu czyszczenia, o ile nie zainstalowano alternatywnego zatwierdzonego systemu usuwania tłuszczu;

.2 klapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału, która jest automatycznie i zdalnie sterowana, oraz dodatkowo zdalnie sterowaną klapę pożarową umieszczoną w górnej części kanału;

.3 stałe środki do gaszenia pożaru wewnątrz kanału;

.4 zdalnie sterowane urządzenia umożliwiające wyłączenie wentylatorów wyciągowych i nawiewowych, sterowanie klapami pożarowymi wymienionymi w pkt .2 oraz uruchamianie instalacji gaśniczej, która jest umieszczona w miejscu usytuowanym w pobliżu wejścia do pomieszczenia kuchennego. W przypadku, gdy zainstalowana została instalacja z wieloma odgałęzieniami, należy przewidzieć środki umożliwiające zamknięcie wszystkich odgałęzień podłączonych do tego samego głównego kanału przed wpuszczeniem, czynnika gaśniczego do kanału; i

.5 odpowiednio rozmieszczone włazy rewizyjne dla inspekcji i czyszczenia.

.2 Statki przewożące nie więcej niż 36 pasażerów

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Kanały wentylacyjne są wykonane z materiałów niepalnych. Jednakże krótkie odcinki kanałów o powierzchni przekroju poprzecznego nieprzekraczającej 0,02 m² ani długości 2 metrów nie muszą być niepalne, pod warunkiem że spełnione są wszystkie poniższe warunki:

.1 kanały te są wykonane z materiału stwarzającego, zdaniem administracji państwa bandery, niskie zagrożenie pożarowe;

.2 są one użytkowane wyłącznie w końcowym odcinku systemu wentylacyjnego i

.3 nie znajdują się bliżej niż 600 mm, mierzac wzdłuż jego długości, od przejścia przez przegrodę klasy „A” lub „B”, włączając ciągłe sufity klasy „B”.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

zamiast pkt .1 stosuje się pkt .1a:

.1a kanały takie są wykonane z materiału posiadającego właściwości wolnego rozprzestrzeniania płomienia.

.2a W przypadku gdy kanały wentylacyjne o wewnętrznej powierzchni przekroju poprzecznego przekraczającej $0,02 \text{ m}^2$, przechodzą przez przegrody lub pokłady klasy A, to otwór powinien być wzmocniony tuleją z blachy stalowej, chyba że kanały wentylacyjne wykonane są ze stali i przechodzą pokład lub ścianę, W takich przypadkach kanał i tuleja wzmacniająca powinny spełniać poniższe wymagania:

.1 Grubość tulei wynosi co najmniej 3 mm, a długość co najmniej 900 mm. Zaleca się, aby przy przejściu przegrody długość minimalna z obu stron przegrody była podzielona na dwa odcinki po 450 mm. Kanały te lub tuleje posiadają izolację pożarową. Odporność ogniowa izolacji powinna być nie gorsza od odporności ogniowej przegrody lub pokładu, przez który przechodzi kanał;

.2 Kanały o wewnętrznej powierzchni przekroju poprzecznego większej niż $0,075 \text{ m}^2$ posiadają klapy pożarowe oraz spełniają wymagania ppkt .9.2.2.1. Klapa pożarowa działa automatycznie i istnieje także możliwość zamykania ręcznego z obydwu stron ściany lub pokładu. Klapa posiada wskaźnik otwarcia lub zamknięcia. Jednakże obecność klap pożarowych nie jest wymagane, jeżeli kanały przechodzą przez pomieszczenia obudowane przegrodą klasy A nie obsługując tych pomieszczeń, o ile odporność ogniowa tych kanałów jest taka sama jak odporność ogniowa przegród, przez które przechodzą. Klapy pożarowe są łatwo dostępne. Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, na których klapy pożarowe umieszczono za sufitami lub oszalowaniem, to sufity lub oszalowanie posiadają drzwiczki inspekcyjne z tabliczką z numerem identyfikacyjnym klapy pożarowej. Numer identyfikacyjny klapy pożarowej znajduje się również na wszystkich koniecznych urządzeniach zdalnego sterowania klapą.

2b Na nowych statkach klasy B, C i D, zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później, gdzie niewielkiej grubości kanał, o powierzchni przekroju wewnętrznego nie przekraczającej $0,02 \text{ m}^2$, przechodzi przez przegrody lub pokłady klasy „A”, to przez tę przegrodę lub pokład przechodzi tuleja z blachy stalowej o grubości 3 mm lub większej i długości nie większej niż 200 mm, podzielona po 100 mm z każdej strony przegrody, lub - w przypadku pokładu - tuleja jest w całości umieszczona po dolnej części przebijanego pokładu, przez który przechodzi kanał.

.3 Kanały wentylacyjne pomieszczeń maszynowych, pomieszczeń kuchennych, pokładów samochodowych, pomieszczeń ładunkowych ro-ro lub pomieszczeń kategorii specjalnej nie przebiegają przez pomieszczenia mieszkalne, pomieszczenia użytkowe lub stanowiska sterowania, o ile nie spełniają następujących warunków wymienionych w pkt .9.2.3.1.1-.9.2.3.1.4 lub .9.2.3.2.1 i 9.2.3.2.2:

.1.1 kanały są wykonane ze stali o grubości przynajmniej 3 mm, jeżeli ich szerokość lub ich średnica wynosi do 300 mm włącznie, a 5 mm odpowiednio dla szerokości i średnicy 760 mm i ponad; w przypadku kanałów, których szerokość lub średnica mieści się w przedziale pomiędzy 300 a 760 mm, grubość jest obliczona w drodze interpolacji;

.1.2 kanały są odpowiednio podparte i usztywnione;

.1.3 kanały są wyposażone w automatyczne klapy pożarowe umiejscowione przy przegrodzie, przez którą przechodzą; oraz

.1.4 kanały są izolowane zgodnie z normą „A-60” od przedziałów maszynowych, pomieszczeń kuchennych, pokładów samochodowych, pomieszczeń ładunkowych ro-ro lub pomieszczeń kategorii specjalnej, do miejsca znajdującego się, co najmniej 5 metrów za każdą klapą pożarową;

lub

.2.1 kanały są wykonane ze stali zgodnie z wymaganiami ppkt .9.2.3.1.1 i .9.2.3.1.2; i

.2.2 we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, pomieszczeniach służbowych lub posterunkach dowodzenia kanały są izolowane zgodnie z normą „A-60”,

wyłączając sytuację, gdy przejście przez przegrody głównych stref odpowiada również wymaganiom ppkt .9.2.8.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później systemy wentylacji przedziałów maszynowych kategorii A, pomieszczeń dla pojazdów, pomieszczeń ładunkowych ro-ro, pomieszczeń kuchennych, pomieszczeń kategorii specjalnej i pomieszczeń ładunkowych, są w zasadzie odizolowane od siebie i systemów wentylacji pozostałych pomieszczeń. Jednakże na statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów systemy wentylacji pomieszczeń kuchennych nie muszą być całkowicie odseparowane, mogą być one obsługiwane przez odrębne kanały systemu wentylacyjnego obsługującego inne pomieszczenia. We wszystkich przypadkach w kanale wentylacyjnym kuchni, w pobliżu systemu wentylacji, jest zainstalowana kłapa pożarowa z automatycznym zamkiem.

- .4 Kanały wentylacyjne pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń użytkowych lub stanowisk sterowania nie mogą przebiegać przez pomieszczenia maszynowe, pomieszczenia kuchenne, pokłady samochodowe, pomieszczenia ładunkowe ro-ro lub pomieszczenia kategorii specjalnej, o ile nie spełniają następujących warunków wymienionych w ppkt .9.2.4.1.1-.9.2.4.1.3 lub .9.2.4.2.1 i .9.2.4.2.2:

.1.1 kanały przechodząc przez pomieszczenie maszynowe, pomieszczenie kuchenne, pokład samochodowy, pomieszczenie ładunkowe ro-ro lub pomieszczenie kategorii specjalnej, są wykonane ze stali zgodnie z wymaganiami ppkt .9.2.3.1.1 i .9.2.3.1.2;

.1.2 kanały są wyposażone w automatyczne klapy pożarowe umiejscowione przy przegrodzie, przez którą przechodzą; i

.1.3 odporność ogniowa przegród przedziałów maszynowych, pomieszczeń kuchennych, pokładów samochodowych, pomieszczeń ładunkowych ro-ro lub pomieszczeń kategorii specjalnej jest zachowana w miejscu, w którym kanały przechodzą przez te przegrody;

lub

.2.1 kanały przechodząc przez przedział maszynowy, pomieszczenie kuchenne, pokład samochodowy, pomieszczenie ładunkowe ro-ro lub pomieszczenie kategorii specjalnej, są wykonane ze stali zgodnie z wymaganiami ppkt .9.2.3.1.1 i .9.2.3.1.2;

.2.2 kanały są izolowane zgodnie z normą „A-60” w przedziałach maszynowych, pomieszczeniach kuchennych, na pokładach samochodowych, pomieszczeniach ładunkowych ro-ro lub pomieszczeniach kategorii specjalnej,

wyłączając sytuację, gdy przejście przez przegrody głównych stref spełnia również wymagania ppkt 9.2.8.

- .5 Kanały wentylacyjne o wewnętrznej powierzchni przekroju poprzecznego przekraczającej 0,02 m² przechodzące przez przegrody klasy „B” znajdują się w tulejach z blachy stalowej o długości 900 mm z zalecanym podziałem po 450 mm z każdej strony przegrody, o ile na tej długości kanały nie są wykonane ze stali.

- .6 Na posterunkach dowodzenia znajdujących się poza przedziałami maszynowymi podejmuje się wszelkie możliwe środki w celu zapewnienia stałej wentylacji, widoczności oraz niedopuszczenia do obecności dymu, w taki sposób, że w przypadku pożaru znajdujące się tam maszyny i sprzęt mogły być nadzorowane i stale skutecznie działały. W celu zapewnienia dopływu powietrza do tych pomieszczeń przewiduje się dwie oddzielne drogi dopływu zainstalowane w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu ograniczyć ryzyko wprowadzenia dymu tymi dwoma wlotami powietrza jednocześnie. Od wymagań tych można odstąpić w przypadku posterunków dowodzenia znajdujących się na otwartym pokładzie i kanałach wychodzących na taki pokład oraz w przypadkach, w których urządzenia odcinające dopływ zapewniają taką samą skuteczność.

- .7 W przypadku, gdy kanały wentylacyjne przechodzą przez pomieszczenia mieszkalne lub pomieszczenia mieszczące materiały palne, kanały wyciągowe nad pieców kuchennych są zbudowane z przegród klasy „A”. Każdy kanał wylotowy jest wyposażony w:

.1 łapacz tłuszczu, łatwy do zdemontowania w celu oczyszczenia;

.2 kłapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału;

.3 instalację obsługiwaną wewnątrz pomieszczenia kuchennego i umożliwiającą wyłączenie wentylatorów wyciągowych; i

.4 stałe środki gaszenia pożaru wewnątrz kanału.

- .8 W przypadku, gdy kanał wentylacyjny musi przechodzić przez przegrodę głównej strefy pionowej, automatycznie sterowana klapa pożarowa jest zainstalowana obok przegrody. Istnieje możliwość zamykania takiej klapy ręcznie z obydwu stron przegrody. Stanowisko sterowania klapą jest łatwo dostępne i oznaczone czerwoną farbą odblaskową. Kanały położone między przegrodą i klapą są wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału i, o ile jest to konieczne, posiadają stopień izolacji zgodny z wymaganiami prawidła II-2/A/12.1. Przynajmniej od strony przegrody klapa posiada dobrze widoczny wskaźnik pokazujący, czy klapa jest otwarta.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .9 Główne czerpanie i wyloty wszystkich systemów wentylacyjnych powinny mieć możliwość zamykania z zewnątrz pomieszczenia, które jest wentylowane.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .10 Mechaniczna wentylacja pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń służbowych, posterunków dowodzenia, przestrzeni ładunkowych i maszynowni może być zatrzymana z łatwo dostępnego miejsca na zewnątrz obsługiwane przez nią pomieszczenia. Miejsce to nie może być łatwo odcięte w przypadku pożaru w obsługiwany pomieszczeniu. Środki przewidziane dla zatrzymania wymuszonej wentylacji maszynowni są całkowicie oddzielone od środków przewidzianych do zatrzymania wentylacji innych pomieszczeń.

3. WSZYSTKIE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ

Następujące urządzenia zostają poddane badaniom zgodnie z kodeksem IMO stosowania procedur prób ogniowych (FTP):

- .1 klapy pożarowe wraz ze środkami ich obsługi; i
- .2 przewody przebiegające przez przegrody klasy „A”. Jeżeli stalowe tuleje są przytwierdzone bezpośrednio za pomocą nitów lub śrub bądź przyspawane do kanałów wentylacyjnych przeprowadzenie badań nie jest obowiązkowe.

10 Okna i iluminatory (R 33)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .1 Wszystkie okna i iluminatory w przegrodach w obrębie pomieszczeń mieszkalnych i służbowych oraz posterunków dowodzenia innych niż te, do których mają zastosowanie przepisy prawidła 7.5, są tak wykonane, aby spełniały wymagania dotyczące odporności ogniowej dla tego rodzaju przegrody, w której są zainstalowane.

Dla nowych statków klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później ustala się to zgodnie z kodeksem IMO stosowania procedur prób ogniowych (FTP).

- .2 Niezależnie od wymagań tabel zawartych w prawidłach 4 i 5 wszystkie okna i iluminatory w przegrodach oddzielających pomieszczenia mieszkalne i służbowe oraz posterunki dowodzenia od otoczenia zewnętrznego posiadają ramy ze stali lub innego odpowiedniego materiału. Szyby są zamocowane za pomocą metalowej listwy lub kątownika.

NOWE STATKI KLASY B, C i D PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW

- .3 Okna znajdujące się naprzeciw urządzeń ratunkowych, miejsc wsiadania i zbiórki, zewnętrznych schodów i pokładów otwartych używanych jako drogi ewakuacji oraz okna umieszczone poniżej rejonów opuszczania tratw ratunkowych i ześlizgów ewakuacyjnych mają odporność ogniową zgodną z wymaganiami określonymi w tabelach prawidła 4. W przypadku, gdy okna wyposażone są w głowice automatycznej instalacji tryskaczowej, jako równoważne mogą być dopuszczone okna klasy „A-0”.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później głowice automatycznej instalacji tryskaczowej muszą być albo:

- .1 specjalnymi głowicami umieszczonymi nad oknami dodatkowo do konwencjonalnych głowic umieszczonych w sufitach; albo
- .2 głowicami konwencjonalnej instalacji tryskaczowej umieszczonymi w sufitach w taki sposób, aby okno było chronione strumieniem o wydajności co najmniej 5 l/m² na minutę, a dodatkowa powierzchnia okna wliczana była do powierzchni pokrywanej przez instalację.

Okna umieszczone w burcie statku poniżej rejonu wsiadania do łodzi ratunkowych posiadają odporność ogniową, co najmniej równoważną klasie „A-0”.

NOWE STATKI KLASY B, C i D PRZEWOŻĄCE NIE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .4 Niezależnie od wymagań zawartych w tabelach prawidła II/2/B/5 zwraca się szczególną uwagę na odporność ogniową okien wychodzących na odkryte lub zamknięte rejonysiadania do łodzi i tratw ratunkowych oraz odporność ogniową okien znajdujących się poniżej tych rejonów, w takim miejscu, że ich uszkodzenie podczas pożaru mogłoby przeszkodzić spuszczeniu na wodę lub wsiadaniu do łodzi ratunkowych lub tratw ratunkowych.

11 Ograniczone stosowanie materiałów palnych (R 34)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Poza przestrzeniami ładunkowymi, pomieszczeniami pocztowymi, bagażownikami lub przedziałami chłodniczymi, wszelkie okładziny, podłóża, uszczelnienia, sufity i izolacje są wykonane z materiałów niepalnych. Przegrody częściowe lub pokłady używane w celu wtórnego podziału przestrzeni pod kątem wykorzystania użytkowego lub artystycznego są wykonane również z materiałów niepalnych.

- .2 Materiały tworzące bariery dla oparów i kleje stosowane w związku z izolacją, jak również izolacje złączy rurowych zimnych instalacji, nie muszą być niepalne, ale są ilościowo ograniczone do niezbędnego minimum, zaś ich wystawione powierzchnie posiadają odporność na rozprzestrzenianie się płomienia, zgodną z procedurą prób według rezolucji IMO A.653 (16).

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Zamiast pkt .2 stosuje się pkt .2a:

- .2a Materiały tworzące bariery dla oparów i kleje stosowane w związku z izolacją, jak również izolacje złączy rurowych zimnych instalacji, nie muszą być niepalne, ale są ilościowo ograniczone do niezbędnego minimum, zaś ich wystawione powierzchnie posiadają własności wolnego rozprzestrzeniania się płomienia.

- .3 Następujące powierzchnie mają własności wolnego rozprzestrzeniania się płomienia:

- .1 powierzchnie wystawione w korytarzach i w obudowach klatek schodowych i przegród, okładziny ścian i sufitów we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, służbowych i na posterunkach dowodzenia;
- .2 ukryte lub niedostępne przestrzenie w pomieszczeniach mieszkalnych, służbowych i na posterunkach dowodzenia.

- .4 Całkowita objętość palnych okładzin, profili, elementów dekoracyjnych i oklein w żadnym z pomieszczeń mieszkalnych i użytkowych nie przekracza grubości odpowiadającej 2,5 mm okleiny, na łącznej powierzchni ścian i sufitów. Przy obliczaniu całkowitej objętości materiałów palnych nie wlicza się mebli przytwierdzonych do oszalowań, ścian lub do pokładów.

Na statkach wyposażonych w automatyczną instalację tryskaczową, spełniającą wymagania prawidła II-2/A/8, wyżej wymieniona objętość może zawierać pewne materiały palne, użyte do wykonania przegród klasy „C”.

- .5 Okleiny stosowane na powierzchniach i pokryciach objętych wymaganiami pkt .3 mają ciepło spalania nie większe niż 45 MJ/m² powierzchni dla zastosowanej grubości.

- .6 Stosowanie mebli w obudowach klatek schodowych ogranicza się do mebli przeznaczonych do siedzenia. Są one zamocowane na stałe, ograniczone do sześciu miejsc siedzących na każdym pokładzie, w każdej obudowie klatki schodowej, wykonane z materiałów o ograniczonym zagrożeniu pożarowym i nie ograniczają dróg ewakuacji dla pasażerów. Administracja państwa bandery może dopuścić dodatkowe meble przeznaczone do siedzenia w głównej recepcji, w obrębie obudowy klatki schodowej, pod warunkiem, że są one zamocowane na stałe, niepalne i nie ograniczają dróg ewakuacji pasażerów. Nie zezwala się na umieszczanie mebli w korytarzach pasażerskich i załogowych, będących drogami ewakuacji w rejonie kabinowym. Ponadto można dopuścić schowki z materiałów niepalnych, przeznaczone do przechowywania wymaganego prawidłami środków bezpieczeństwa. Można zezwolić na umieszczenie w korytarzach dystrybutorów wody pitnej i wytwornice lodu, pod warunkiem, że będą one zamocowane na stałe i nie ograniczą szerokości dróg ewakuacji. Dotyczy to również dekoracji tworzonych z kwiatów lub roślin, posągów i innych przedmiotów sztuki, takich jak obrazy i gobeliny umieszczone w korytarzach i kłatkach schodowych.

- .7 Farby, lakiery i inne materiały wykończeniowe użyte na odkrytych powierzchniach wewnątrz pomieszczeń nie mogą wydzielać nadmiernych ilości dymu i substancji toksycznych.

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Zamiast pkt .7 stosuje się pkt .7a:

- .7a Farby, lakiery i inne materiały wykończeniowe użyte na odkrytych powierzchniach wewnątrz pomieszczeń nie mogą wydzielać nadmiernych ilości dymu i substancji toksycznych, przy czym właściwości te określa się zgodnie z kodeksem stosowania procedur prób ogniowych IMO (FTP).
- .8 Gruntowe powłoki pokładów, jeżeli są stosowane wewnątrz pomieszczeń mieszkalnych i pomieszczeń służbowych oraz posterunków dowodzenia, są wykonane z zatwierzonego materiału, który nie ulega łatwemu zapłonowi oraz nie powoduje wzrostu zadymienia wydzielania się substancji toksycznych lub zagrożenia wybuchem w podwyższonych temperaturach, co należy określić badaniem zgodnie z wytycznymi prób ogniowych określonymi w rezolucji IMO A.687 (17).

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Zamiast pkt .8 stosuje się pkt .8a:

- .8a Gruntowe powłoki pokładów, jeżeli są stosowane w rejonie pomieszczeń mieszkalnych i służbowych oraz posterunków dowodzenia, są wykonane z zatwierzonego materiału, który nie ulega łatwemu zapłonowi oraz nie powoduje wzrostu zadymienia, wydzielania się substancji toksycznych lub zagrożenia wybuchem w podwyższonych temperaturach, co należy określić badaniem zgodnie z kodeksem prób ogniowych (FTP).

12 Szczegóły konstrukcyjne (R 35)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

W pomieszczeniach mieszkalnych i pomieszczeniach służbowych, posterunkach dowodzenia, korytarzach i klatkach schodowych:

- .1 przestrzenie powietrzne za sufitami, panelami lub okładzinami są odpowiednio podzielone za pomocą ściśle dopasowanych przegród przeciwiągowych oddalonych od siebie o nie więcej niż 14 metrów;
- .2 w kierunku pionowym takie zamknięte przestrzenie powietrzne, włączając w to przestrzenie za okładziną klatek schodowych, szybów itp., są zamknięte na każdym pokładzie.

13 Stałe instalacje wykrywacze i alarmowe pożaru oraz automatyczne instalacje tryskaczowe z wykrywaniem pożaru i alarmem (R 14) (R 36)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Na statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz na statkach o długości poniżej 24 metrów i w każdej oddzielnej strefie, zarówno pionowej, jak i poziomej, we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych oraz posterunkach dowodzenia, z wyjątkiem pomieszczeń, które nie przedstawiają istotnego zagrożenia pożarowego, takich jak puste przestrzenie, pomieszczenia sanitarne itp., instaluje się albo:
 - .1 stałą instalację wykrywczą i alarmową pożaru, zatwierzonego typu, spełniającą wymagania prawidła II-2/A/9, tak zainstalowaną i rozmieszczoną, aby wykrywała powstały w tych pomieszczeniach pożar. Ponadto na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później instalacja ta umożliwiała wykrycie dymu w korytarzach, klatkach schodowych i na drogach ewakuacji znajdujących się w pomieszczeniach mieszkalnych; albo
 - .2 automatyczną instalację tryskaczową z wykrywaniem pożaru i alarmem, spełniającą wymagania prawidła II-2/A/8 lub wytycznych opracowanych przez IMO dotyczących zatwierzonego, równoważnej instalacji tryskaczowej, zatwierzonego typu, określonego w rezolucji IMO A.800 (19), tak zainstalowanej i rozmieszczonej, aby chroniła te pomieszczenia, a ponadto stałą instalację wykrywczą i alarmową pożaru spełniającą wymagania prawidła II-2/A/9, tak zamontowaną i rozmieszczoną, aby zapewniała wykrywanie dymu w korytarzach, klatkach schodowych i drogach ewakuacji w obrębie pomieszczeń mieszkalnych.
- .2 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów, z wyjątkiem statków o długości poniżej 24 metrów:

Wszystkie pomieszczenia służbowe, posterunki dowodzenia i pomieszczenia mieszkalne, włącznie z korytarzami i klatkami schodowymi, posiadają automatyczną instalację tryskaczową, wykrywającą instalację wykrywczą i alarmową pożaru, zatwierzonego typu, spełniającą wymagania prawidła II-2/A/8 lub wytycznych IMO, dotyczących równoważnej instalacji tryskaczowej, podane w rezolucji IMO A.800 (19).

Alternatywnie posterunki dowodzenia, w których woda może spowodować znaczne uszkodzenia sprzętu, mogą być wyposażone w zatwierdzoną, stałą instalację gaśniczą innego typu.

W pomieszczenia służbowych, posterunkach dowodzenia, pomieszczeniach mieszkalnych, włączając korytarze i klatki schodowe, stosuje się stałą instalację wykrywczą i alarmową pożaru, zatwierdzonego typu, spełniającą wymagania prawidła II-2/A/9, tak zainstalowaną i rozmieszczoną, aby zapewniała wykrywanie dymu w tych pomieszczeniach. Indywidualne łazienki i kuchnie nie muszą być wyposażone w wykrywacze dymu.

Pomieszczenia o małym lub zerowym zagrożeniu pożarowym, takie jak pomieszczenia puste, ogólnodostępne toalety i tym podobne pomieszczenia, nie muszą być wyposażone w automatyczną instalację tryskaczową lub instalację wykrywczą i alarmową pożaru.

- .3 W pomieszczeniach maszynowych okresowo bezwachtowych montuje się stałą instalację wykrywczą i alarmową pożaru, zatwierdzonego typu, spełniającą odpowiednie wymagania prawidła II-2/A/9.

Ta instalacja wykrywcza pożaru jest tak zaprojektowana, a czujki tak rozmieszczone, aby szybko wykrywać wybuch pożaru w dowolnej części tych pomieszczeń w normalnych warunkach pracy maszyn oraz przy zmieniającej się wydajności wentylacji stosownie do zakresu przewidywanych zmian temperatury otoczenia. W systemie wykryczym nie można stosować wyłączników czujek termicznych, z wyjątkiem pomieszczeń o ograniczonej wysokości oraz tam, gdzie ich stosowanie jest szczególnie wskazane. System wykrywczy uruchamia dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy, różniący się od sygnalizacji alarmowej innej instalacji niewskazującej pożaru, w odpowiedniej ilości miejsc dla zapewnienia słyszalności i śledzenia alarmów na mostku nawigacyjnym oraz przez odpowiedzialnego oficera mechanika.

Jeżeli mostek nie jest obsługiwany, alarm jest słyszalny w miejscu, gdzie pełni wachtę odpowiedzialny członek załogi.

Po zainstalowaniu, instalację sprawdza się przy różnych warunkach pracy silnika i systemu wentylacji.

14 Ochrona pomieszczeń kategorii specjalnej (R 37)

- .1 Przepisy stosowane do pomieszczeń kategorii specjalnej znajdujących się powyżej lub poniżej pokładu grodzioowego

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B PRZEWOŻĄCE WIĘCEJ NIŻ 36 PASAŻERÓW

.1 Ogólne

- 1 Podstawowa zasada leżąca u podstaw przepisów zawartych w niniejszym prawidło jest taka, że ponieważ normalny podział na główne strefy pionowe może okazać się niewykonalny w pomieszczeniach kategorii specjalnej, to równoważna ochrona tych pomieszczeń musi być osiągnięta na bazie koncepcji podziału na strefy poziome i wyposażenia w skuteczną, stałą instalację gaśniczą. Zgodnie z tą koncepcją do celów niniejszego prawidła strefa pozioma może zawierać pomieszczenia kategorii specjalne na więcej niż na jednym pokładzie, pod warunkiem że całkowita ogólna wolna wysokość dla pojazdów nie przekracza 10 metrów.
- 2 Wymagania prawidła II-2/A/12, II-2/B/7 i II-2/B/9 dotyczące zachowania odporności ogniowej stref pionowych znajdują zastosowanie również do pokładów i przegród tworzących granice oddzielające strefy poziome od siebie i od pozostałej części statku.

.2 Ochrona konstrukcyjna

- 1 Na nowych statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów przegrody i pokłady stanowiące granice pomieszczeń kategorii specjalnej są izolowane zgodnie z normą klasy „A-60”. Jednakże, jeżeli po jednej stronie przegrody znajdują się przestrzenie pokładu otwartego (zgodnie z definicją prawidła 4.2.2 (5)), pomieszczenie sanitarne lub podobne (zgodnie z definicją prawidła 4.2.2(9)) lub zbiornik, puste powierzchnie lub pomocnicze pomieszczenie maszynowe, o małym ryzyku pożarowym lub niestwarzające żadnego ryzyka (zgodnie z definicją prawidła 4.2.2(10)) norma może zostać obniżona do „A-0”.

W przypadku, gdy poniżej pomieszczeń kategorii specjalnej znajdują się zbiorniki paliwa, odporność ogniowa pokładu między takimi pomieszczeniami może zostać zmniejszona do normy „A-0”.

- 2 Na nowych statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów przegrody tworzące granice pomieszczeń kategorii specjalnej są izolowane zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11), zawartymi w tabeli 5.1 prawidła 5, a poziome przegrody zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11), zawartymi w tabeli 5.2 prawidła 5.
- 3 Na mostku nawigacyjnym zapewnia się wskaźniki pokazujące, kiedy drzwi pożarowe prowadzące do lub z pomieszczeń kategorii specjalnej są zamknięte.

Drzwi pomieszczeń kategorii specjalnej są zaprojektowane w taki sposób, aby nie mogły pozostawać stale otwarte, pozostawały natomiast zamknięte podczas rejsu.

.3 Stała instalacja gaśnicza

Każde pomieszczenie kategorii specjalnej jest wyposażone w zatwierdzonego typu, stałą, ręcznie sterowaną instalację ciśnieniowego zraszania wodą, która chroni wszystkie części pokładów i platform, na których przewozi się pojazdy w danym pomieszczeniu.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później instalacja tryskaczowa spełnia następujące wymagania:

- .1 na magistrali zaworów jest zamontowany ciśnieniomierz;
- .2 każdy zawór magistrali jest odcychowany, informując, jakie pomieszczenia obsługuje;
- .3 w pomieszczeniu z zaworami, wywieszono są instrukcje konserwacji i obsługi instalacji; i
- .4 instalacja posiada wystarczającą ilość zaworów odwadniających.

Administracja państwa bandery może zezwolić na użycie każdej, stałej instalacji gaśniczej, jeżeli w wyniku przeprowadzonych na pełną skalę prób w warunkach symulujących pożar w pomieszczeniu kategorii specjalnej, w którym nastąpił wyciek paliwa, zostało potwierdzone, że taka instalacja jest, co najmniej tak samo skuteczna jak wyżej opisana i może gasić pożary powstałe w tego typu pomieszczeniu. Takiego typu stała instalacja zraszania wodą pod ciśnieniem lub równoważna instalacja gaśnicza spełnia wymagania rezolucji IMO A.123 (V) oraz uwzględnia „Wytoczne dotyczące zatwierdzania innych stałych wodnych instalacji przeciwpożarowych dla pomieszczeń kategorii specjalnej” znajdujące się w Okólniku MSC/Okólnik 914.

.4 Patrowanie i wykrywanie

- .1 W pomieszczeniach kategorii specjalnej utrzymuje się skuteczną służbę patrolową. W każdym takim pomieszczeniu, w którym służba patrolowa nie jest utrzymywana przez cały okres podróży, przewiduje się stałą instalację wykrywczą i alarmową pożaru, zatwierdzonego typu, odpowiadającą wymaganiom prawidła II-2/A/9. Stała instalacja wykrywczą pożaru jest zdolna do szybkiego wykrywania pożaru. Typ czujek, odstępów między nimi oraz ich rozmieszczenie zostają określone z uwzględnieniem skutków działania wentylacji i innych związanych z tym, czynników.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później zamontowana instalacja zostaje poddana próbom w normalnych warunkach wentylacyjnych i pozostawia się czas na pełną ocenę przez administrację państwa bandery.

- .2 W pomieszczeniach kategorii specjalnej zapewnia się ręczne przyciski sygnalizacji alarmowej pożaru wszędzie tam, gdzie jest to niezbędne, przy czym jeden przycisk umieszcza się przy każdym wyjściu z tych pomieszczeń.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później ręczne przyciski sygnalizacji alarmowej są rozmieszczone w taki sposób, aby żadna część pomieszczenia nie znajdowała się w odległości większej niż 20 metrów od ręcznego przycisku sygnalizacji alarmowej.

.5 Przenośny sprzęt gaśniczy

NOWE STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

- .5a W każdym pomieszczeniu kategorii specjalnej należy zapewniać się:

- .1 co najmniej trzy prądownice mgłowe;
- .2 jeden przenośny zestaw pianowy spełniający przepisy prawidła II-2/A/6.2, pod warunkiem, że co najmniej dwa takie zestawy są na statku dostępne do użycia w takich pomieszczeniach; i
- .3 co najmniej po jednej przenośnej gaśnicy umieszczonej przy każdym wejściu do takiego pomieszczenia.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

- .5b Przenośne gaśnice znajdują się na każdym pokładzie, w każdej ładowni lub przedziale, na który załadowano pojazdy, i nie mogą być rozmieszczone w odległości większej niż 20 metrów jedna od drugiej po obu stronach tego pomieszczenia. Przy każdym wejściu do takiego pomieszczenia jest umieszczona jedna przenośna gaśnica:

Ponadto w pomieszczeniach kategorii specjalnej znajduje się następujący sprzęt pożarniczy:

- .1 co najmniej trzy prądownice mgłowe; i
- .2 jeden przenośny zestaw pianowy spełniający przepisy kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (FSS), pod warunkiem, że co najmniej dwa takie zestawy są na statku dostępne do użycia w pomieszczeniach ro-ro.

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

.6 System wentylacji

- .1 W pomieszczeniach kategorii specjalnej instaluje się skuteczną wentylację mechaniczną, zapewniającą co najmniej 10-krotną wymianę powietrza na godzinę. Taka wentylacja jest całkowicie oddzielona od innych systemów wentylacji i działa przez cały czas, gdy w tych pomieszczeniach znajdują się pojazdy. Podczas załadunku i wyładunku pojazdów wymiana powietrza następuje, co najmniej 20 razy w ciągu godziny.

Kanały wentylacyjne obsługujące pomieszczenia kategorii specjalnej, które mogą być skutecznie uszczelnione, są wydzielone dla każdego takiego pomieszczenia. Istnieje możliwość sterowania systemem z miejsca znajdującego się poza takimi pomieszczeniami.

- .2 Wentylacja jest taka, aby nie dopuścić do nagromadzenia się powietrza oraz powstawania powietrznych stref zastoju.
- .3 Na mostku nawigacyjnym należy zapewnić urządzenia wskazujące każdą utratę lub zmniejszenie wymaganej wydajności wentylacji.
- .4 Należy zapewnić rozwiązania pozwalające w przypadku pożaru na szybkie wyłączenie i skuteczne zamknięcie systemu wentylacji, uwzględniając warunki pogodowe i stan morza.
- .5 Kanały wentylacyjne łącznie z klapami pożarowymi są wykonane ze stali, a ich rozmieszczenie spełnia wymagania administracji państwa bandery.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później kanały wentylacyjne przebiegające przez strefy poziome lub przedziały maszynowe powinny być klasy „A-60”, wykonane ze stali zgodnie z wymaganiami prawidła II-2/B/9.2.3.1.1 i II-2/B/9.2.3.1.2.

- .2 Przepisy dodatkowe stosowane wyłącznie do pomieszczeń kategorii specjalnej znajdujących się ponad pokładem grodziowym.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1.1 Ścieki pokładowe

Ze względu na poważną utratę stateczności, która mogłaby powstać wskutek nagromadzenia dużych ilości wody na pokładzie lub pokładach w efekcie działania stałej instalacji ciśnieniowej zraszania wodą, montuje się ścieki pokładowe zapewniające szybkie odprowadzenie tak zebranej wody bezpośrednio za burtę.

NOWE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE KLASY B:

.1.2 Odprowadzenia

- .1.2.1 Zawory odcinające ścieków pokładowych, wyposażone w urządzenia zamykające sterowane z miejsca powyżej pokładu grodziowego, zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych są otwarte, kiedy statek znajduje się w morzu.

.1.2.2 Każda zmiana położenia zaworów, określonych w ppkt .1.2.1, zostaje zapisane w dzienniku pokładowym.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.2 Środki ostrożności dla uniknięcia zapłonu łatwo palnych oparów

- .1 Na każdym pokładzie lub platformie, jeżeli jest zainstalowana, na których przewożone są pojazdy i na których można się spodziewać nagromadzenia par wybuchowych, z wyjątkiem platform mających otwory o odpowiednich wymiarach pozwalających na odprowadzanie par benzyny w dół, urządzenia, które mogą stać się źródłem zapłonu łatwo palnych oparów, szczególnie urządzenia i instalacje elektryczne, instaluje się co najmniej 450 mm ponad każdym pokładem lub platformą. Urządzenia elektryczne zainstalowane wyżej niż 450 mm ponad każdym pokładem lub platformą są tak obudowane i zabezpieczone, aby uniemożliwić wydostawanie się iskier. Jednakże, jeżeli zainstalowanie wyposażenia i instalacji elektrycznej niżej niż 450 mm ponad pokładem lub platformą jest niezbędne dla bezpiecznej eksploatacji statku, to takie urządzenia i instalacje elektryczne mogą być instalowane, pod warunkiem, że są zatwierdzonego typu do stosowania w wybuchowej mieszaninie benzyny z powietrzem.
 - .2 Jeżeli urządzenia i instalacje elektryczne są zamontowane w kanałach wentylacji wyciągowej są zatwierdzonego typu do stosowania w wybuchowej mieszaninie benzyny z powietrzem, a wyloty kanałów wyciągowych znajdują się w miejscu bezpiecznym, biorąc pod uwagę inne możliwe źródła zapłonu.
- .3 Przepisy dodatkowe dotyczące wyłącznie pomieszczeń kategorii specjalnej znajdujących się poniżej pokładu grodziowego

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 System pomp zęzowych i odwadnianie

Ze względu na utratę stateczności, co mogłoby nastąpić wskutek nagromadzenia dużych ilości wody na pokładzie lub dnie podwójnym w efekcie działania stałej instalacji ciśnieniowej zraszania wodą, administracja państwa bandery może wymagać zamontowania urządzeń pompujących i odwadniających, oprócz wymagań prawidła II-1/C/3.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później system odwadniania jest tak zaprojektowany, aby usuwać, co najmniej 125 % całkowitej ilości wody, którą mogą jednocześnie podawać wymagane przepisami pompy instalacji ciśnieniowej zraszania wodą i prądownice węży pożarowych. Zawory instalacji odwadniających są sterowane spoza pomieszczenia chronionego i w pobliżu stanowisk sterowania instalacją gaśniczą. Studzienki zęzowe mają wystarczającą pojemność i znajdują się przy poszyciu burtowym w odstępach nie większych niż 40 metrów jedna od drugiej w każdym przedziale wodoszczelnym.

.2 Środki ostrożności dla uniknięcia zapłonu łatwo palnych par

- .1 Jeżeli zamontowano urządzenia i kable elektryczne, to są one typu odpowiedniego do stosowania w wybuchowej mieszaninie benzyny z powietrzem. Nie wolno instalować innych urządzeń, które mogłyby stanowić źródło zapłonu łatwo palnych par.
- .2 Urządzenia i przewody elektryczne, jeżeli zostały zamontowane w kanałach wentylacji wyciągowej, są typu zatwierdzonego do stosowania w wybuchowej mieszaninie benzyny z powietrzem, a wyloty kanałów wyciągowych znajdują się w miejscu bezpiecznym, biorąc pod uwagę inne możliwe źródła zapłonu.

.4 Stałe otwory

STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Stałe otwory w poszyciu burt, na końcach pomieszczeń kategorii specjalnej lub w przykrywających je pokładach są tak umieszczane, aby pożar w pomieszczeniu kategorii specjalnej nie zagrażał stanowiskom łodzi i tratw ratunkowych oraz miejscom wsiadania do nich, jak również pomieszczeniom mieszkalnym, służbowym i posterunkom dowodzenia w nadbudówkach i pokładówkach nad pomieszczeniami kategorii specjalnej.

15 **Patrole pożarowe, wykrywanie pożaru, alarmowanie oraz system powiadamiania załogi i pasażerów (R 40)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .1. Instaluje się ręczne przyciski alarmu pożarowego spełniające wymagania prawidła II-2/A/9.
- .2. Wszystkie statki przez cały czas, gdy są w morzu lub w porcie (z wyjątkiem sytuacji, kiedy są wycofane z eksploatacji), są obsadzone wachtami lub tak wyposażone, aby zapewnić, że każdy pierwszy alarm pożarowy zostanie natychmiast dostrzeżony przez uprawnionego członka załogi.

- .3 Instaluje się specjalny alarm uruchamiany z mostka nawigacyjnego lub posterunku dowodzenia w celu wzywania załogi. Alarm ten może być częścią ogólnego statkowego systemu alarmowego, ale jest zdolny do wydawania dźwięków niezależnie od alarmu w pomieszczeniach pasażerskich.
- .4 Powiadomianie przez rozgłośnię lub inne skuteczne środki łączności są zainstalowane i słyszalne we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych oraz na posterunkach dowodzenia i wszystkich pokładach otwartych.

Na nowych statkach klasy B, C i D zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub później taki system powiadamiania głośnikowego spełnia wymagania prawidła III/6.5.

.5 NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów utrzymuje się skuteczne patrole pożarowe, tak, aby powstanie pożaru mogło być szybko wykryte. Każdy członek patrolu jest przeszkolony i zna rozplanowanie statku oraz usytuowanie i sposób obsługi każdego sprzętu, który może być przez niego użyty. Każdy członek patrolu jest wyposażony w przenośny radiotelefon dwukierunkowy.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .6 Statki przewożące więcej niż 36 pasażerów posiadają sygnalizację wykrywacze i alarmową dla instalacji wymaganych prawidłem 13.2, zgrupowane w centralnym posterunku dowodzenia stale obsadzonym wachtą. Ponadto w tym samym miejscu znajdują się przyciski sterowania zdalnym zamykaniem drzwi pożarowych i wyłączaniem wentylatorów. Istnieje możliwość ponownego włączenia wentylatorów przez załogę z posterunku dowodzenia stale obsadzonego wachtą. Pulpity sterownicze w centralnym posterunku dowodzenia mają możliwość wskazywania pozycji otwarcia lub zamknięcia drzwi pożarowych oraz stanu włączenia lub wyłączenia czujek wykrywczych, alarmów i wentylatorów. Pulpit sterowniczy jest zasilany w sposób ciągły i jest automatycznie przełączany na zasilanie awaryjne w przypadku przerwania normalnego zasilania. Pulpit sterowniczy jest zasilany z głównego źródła energii elektrycznej i z awaryjnego źródła energii elektrycznej, określonego w prawidło II-1/D/3, chyba że, stosowne prawidła zezwalają na inne rozwiązania.
- .7 Pulpit sterowniczy jest zaprojektowany według zasady samoczynnej sygnalizacji niebezpieczeństwa np. przerwanie obwodu czujek powoduje włączenie alarmu.

16 Modernizacja istniejących statków klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów (R 41-1)

Oprócz wymagań stawianych przez niniejszy rozdział II-2 istniejące statki klasy B przewożące więcej niż 36 pasażerów spełniają następujące wymagania:

- .1 Nie później niż dnia 1 października 2000 r.:
 - .1. Wszystkie pomieszczenia mieszkalne i służbowe, obudowy klatek schodowych i korytarze posiadają instalację wykrywania dymu i sygnalizacji pożaru, zatwierdzonego typu i spełniający wymagania prawidła II-2/A/9. Nie ma potrzeby montowania takiej instalacji w indywidualnych łazienkach, pomieszczeniach, gdzie ryzyko pożarowe jest małe lub zerowe, takich jak przestrzenie puste lub podobne. W kuchniach są instalowane zamiast czujek dymowych czujki temperaturowe.
 - .2 Czujki dymowe, podłączone do instalacji wykrywczej i sygnalizacji pożaru, montuje się także powyżej sufitu w kłatkach schodowych i korytarzach w rejonach, gdzie budowa sufitu jest palna.
 - .3.1 Drzwi pożarowe na zawiasach w obudowach klatek schodowych, w przegrodach głównych stref pionowych i w ścianach wygradzających pomieszczenia kuchenne, które normalnie są otwarte, są samozamykające się i istnieje możliwość zamknięcia ich z centralnego posterunku dowodzenia oraz ze stanowiska przy drzwiach.
 - .3.2 W stale obsadzonym wachtą posterunku dowodzenia znajduje się pulpit sygnalizujący, czy drzwi pożarowe w ścianach obudów klatek schodowych, w przegrodach głównych stref pionowych i w ścianach wygradzających pomieszczenia kuchenne są zamknięte.
 - .3.3 Kanały wyciągowe z nad pieca kuchennego, w których może gromadzić się tłuszcz, są utworzone z przegród klasy „A”, jeżeli przebiegają one przez pomieszczenia mieszkalne lub pomieszczenia, w których znajdują się materiały palne. Każdy kanał wywiewowy jest wyposażony w:
 - .1 łapacz tłuszczu, łatwo demontowalny do oczyszczenia, o ile nie zastosowano innego sposobu umożliwiającego usuwanie tłuszczu;

- .2 klapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału;
 - .3 przycisk do wyłączenia wentylatorów wyciągowych, obsługiwany wewnątrz pomieszczenia kuchennego;
 - .4 stałe środki do gaszenia pożaru wewnątrz kanału; i
 - .5 odpowiednio rozmieszczone włazy rewizyjne dla przeglądów i czyszczenia.
- .3.4 W obrębie obudów klatek schodowych mogą znajdować się tylko ogólnodostępne toalety, windy, schowki z niepalnego materiału, przeznaczone do przechowywania środków bezpieczeństwa oraz punkty informacyjne. Inne istniejące pomieszczenia wewnątrz klatek schodowych są:
- .1 opróżnione, zamknięte na stałe i odłączone od instalacji elektrycznej; lub
 - .2 oddzielone od obudów klatek schodowych za pomocą przegród typu „A” zgodnie z prawidłem 5. Takie pomieszczenia mogą mieć bezpośredni dostęp do obudów klatek schodowych przez drzwi pożarowe klasy „A”, zgodnie z prawidłem 5, pod warunkiem, że wyposażone są w instalację tryskaczową. Jednakże kabiny nie mogą posiadać wyjść bezpośrednio do obudów klatek schodowych.
- .3.5 Pomieszczenia inne niż pomieszczenia ogólnego użytku, korytarze, ogólnodostępne toalety, pomieszczenia kategorii specjalnej, inne klatki schodowe, wymagane prawidłem 6.1.5 oraz przestrzenie na pokładzie otwarte i określone w ppkt .3.4.2, nie mogą mieć bezpośredniego dostępu do obudów klatek schodowych.
- .3.6 Istniejące przedziały maszynowe kategorii (10) opisane w prawidło II-2/B/4 i istniejące na zapleczu punktów informacyjnych biura, które wychodzą bezpośrednio do obudów klatek schodowych mogą być pozostawione, pod warunkiem, że są zabezpieczone przez czujki dymowe, a w biurach punktów informacyjnych znajdują się tylko meble o ograniczonym ryzyku pożarowym.
- .3.7 Oprócz awaryjnego oświetlenia wymaganego prawidłami II-1/D/3 i III/5.3 drogi ewakuacji, łącznie z klatkami schodowymi i wyjściami we wszystkich punktach na drodze ewakuacji, łącznie z zakrętami i skrzyżowaniami, są oznakowane oświetleniem dolnym lub fotoluminescencyjnymi pasami umieszczonymi nie wyżej niż 0,3 metra powyżej pokładu. Oznakowanie musi umożliwiać pasażerom identyfikację wszystkich dróg ewakuacji oraz natychmiastową identyfikację wyjść ewakuacyjnych. Jeżeli zastosowano oświetlenie elektryczne, to jest ono zasilane z awaryjnego źródła zasilania i jest tak wykonane, aby awaria pojedynczego światła lub przerwanie obwodu nie spowodowało wyeliminowanie całego oznakowania. Ponadto wszystkie oznaczenia dróg ewakuacji i miejsc usytuowania sprzętu przeciwpożarowego są wykonane z materiału fotoluminescencyjnego. Administracja państwa bandery zapewnia, aby takie oświetlenie lub oznakowanie fotoluminescencyjne zostało ocenione, sprawdzone i zastosowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w rezolucji IMO A.752 lub normie ISO 15370-2001.
- .3.8 Istnieje system alarmu ogólnego. Alarm jest słyszalny we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, pomieszczeniach, w których normalnie załoga pracuje i na pokładach otwartych, a poziom dźwięku odpowiada normom kodeksu zasad dotyczących alarmów i wskaźników przyjętego przez rezolucją IMO A.686 (17).
- .3.9 System powiadamiania lub inne efektywne środki łączności zapewniają słyszalność w pomieszczeniach mieszkalnych, ogólnych i służbowych, posterunkach dowodzenia i na pokładach otwartych.
- .3.10 Umeblowanie w obudowach klatek schodowych ogranicza się do mebli przeznaczonych do siedzenia. Są one zamocowane na stałe, ograniczone do sześciu miejsc siedzących na każdym pokładzie, w każdej wygradzonej klatce schodowej, są wykonane z materiałów o małym zagrożeniu pożarowym i nie mogą ograniczać dróg ewakuacji dla pasażerów. Administracja państwa bandery może dopuścić dodatkowe meble przeznaczone do siedzenia w głównej recepcji znajdującej się w obrębie obudowy klatki schodowej, pod warunkiem, że są one zamocowane na stałe, niepalne i nie ograniczają dróg ewakuacji pasażerów. Nie zezwala się na umieszczanie mebli w korytarzach pasażerskich i załogowych, tworzących drogi ewakuacji w obszarze kabinowym. Ponadto można dopuścić schowki z materiałów niepalnych, przeznaczone do przechowywania środków bezpieczeństwa.
- .2 Nie później niż dnia 1 października 2003 r.:
- .1 Wszystkie klatki schodowe w pomieszczeniach mieszkalnych i użytkowych mają szkielet stalowy, chyba że, administracja państwa bandery dopuści do użytku inny równoważny materiał, i są otoczone przegrodami klasy „A”, zaopatrzonymi w skuteczne zamknięcia wszystkich otworów; jednakże:

- .1 klatka schodowa łącząca tylko dwa pokłady nie musi być obudowana, pod warunkiem, że odporność ogniowa pokładu jest utrzymana za pomocą odpowiednich przegród i drzwi w jednej z przestrzeni międzypokładowych. Jeżeli klatka schodowa mieści się w jednej z przestrzeni międzypokładowych, to jej obudowa jest wykonana zgodnie z tabelami wymagań dla pokładów, zawartych w prawie 5;
- .2 klatki schodowe znajdujące się w pomieszczeniu ogólnego użytku mogą być otwarte, pod warunkiem, że znajdują się całkowicie wewnątrz takiego pomieszczenia.
- .2 Pomieszczenia maszynowe są wyposażone w stałą instalację gaśniczą spełniającą wymagania prawidła II-2/A/6.
- .3 Kanały wentylacyjne przechodzące przez przegrody między głównymi strefami pionowymi są wyposażone w odporne na uszkodzenia automatycznie zamykające się klapy pożarowe, przy czym istnieje możliwość ich zamykania z obu stron przegrody. Ponadto odporne na uszkodzenia, automatycznie zamykające się klapy pożarowe, z ręcznym zamykaniem z obrębu obudowy znajdują się we wszystkich kanałach wentylacyjnych obsługujących zarówno pomieszczenia mieszkalne, jak i użytkowe oraz obudowy klatek schodowych w miejscu przejścia przewodu przez obudowę. Kanały wentylacyjne przechodzące przez przegrody głównych stref pożarowych, gdy nie obsługują pomieszczeń znajdujących się po obu stronach przegrody lub przechodzące przez obudowy klatek schodowych, gdy nie obsługują tych klatek schodowych, nie muszą być wyposażone w klapy pożarowe, pod warunkiem, że kanały są wykonane i izolowane, jak przegrody klasy „A-60” oraz nie mają otworów wewnątrz obudowy klatki schodowej lub w szybie po stronie, której bezpośrednio nie obsługują.
- .4 Pomieszczenia kategorii specjalnej spełniają wymagania prawidła II-2/B/14.
- .5 Wszystkie drzwi pożarowe w obudowach klatek schodowych, w przegrodach głównych stref pionowych i ścianach ograniczających pomieszczenia kuchenne, które normalnie utrzymywane są w pozycji otwartej, i mają możliwość zamknięcia ich z centralnego posterunku dowodzenia i z miejsca przy drzwiach.
- .6 Wymagania ppkt .1.3.7 niniejszego prawidła są również stosowane do pomieszczeń mieszkalnych.
- .3 Nie później niż z dnia 1 października 2005 r. lub piętnaście lat od zbudowania statku, jeżeli ta data jest datą późniejszą:
 - .1 Pomieszczenia mieszkalne i służbowe, obudowy klatek schodowych i korytarze są wyposażone w automatyczną instalację tryskaczową, instalację wykrywczą i alarmową pożaru spełniające wymagania prawidła II-2/A/8 lub wytycznych IMO dotyczących zatwierdzonych równoważnych systemów zraszających, które zostały wymienione w rezolucji IMO A.800 (19).

17 **Szczególne wymagania dla statków przewożących towary niebezpieczne (R 41)**

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R. ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B:

O ile zaistnieje taka potrzeba, do statków pasażerskich przewożących towary niebezpieczne mają zastosowanie odpowiednie wymagania prawidła SOLAS II-2/54.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Wymagania prawidła 19 części G rozdziału II-2 Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami stosuje się, w o ile jest to potrzebne, do statków pasażerskich przewożących towary niebezpieczne.

18 **Przepisy szczególne stosowane do urządzeń dla śmigłowców**

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Statki posiadające lądowiska dla śmigłowców spełniają wymagania prawidła 18 części G rozdziału II-2 Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami.

ROZDZIAŁ III

URZĄDZENIA RATUNKOWE

1 **Definicje (R 3)**

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

Do celów niniejszego rozdziału, o ile wyraźnie nie przewidziano inaczej, stosuje się definicje zmienionego prawidła III/3 Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami.

2 **Łączność, jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze oraz osobiste środki ratunkowe (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)**

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

W zależności od swojej klasy każdy statek wyposażony jest co najmniej w urządzenia radiowe przeznaczone do ratowania życia, transpondery radarowe, osobiste środki ratunkowe, jednostki ratunkowe, łodzie ratownicze, pochodnie i rakiety alarmowe do wzywania pomocy, wyrzutnie linek ratunkowych, wymienione w poniższej tabeli oraz odpowiednich uwagach.

Wszystkie wspomniane urządzenia włącznie ze sprzętem służącym do spuszczenia ich na wodę, odpowiadają wymaganiom prawideł rozdziału III Załącznika do Konwencji SOLAS z 1974 r., ze zmianami, o ile inaczej nie przewidziano w następujących punktach.

Oprócz tego na każdym statku znajdują się ciepłe kombinezony ratunkowe i środki ochrony termicznej umieszczone w łodziach ratunkowych oraz na łodziach ratowniczych, o ile takie są wymagania prawideł rozdziału III Załącznika do Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami.

Na statkach, które nie posiadają łodzi ratunkowych lub łodzi ratowniczych, znajduje się co najmniej jeden ciepły kombinezon ratunkowy. Jednakże w przypadku, gdy statek stale pływa w rejonach o ciepłym klimacie, gdzie według administracji ochrona termiczna nie jest konieczna, tego rodzaju odzieży ochronnej nie zabiera się.

| Klasa statku: | B | | C | | D | |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | > 250 | ≤ 250 | > 250 | ≤ 250 | > 250 | ≤ 250 |
| Liczba osób (N) | | | | | | |
| Jednostki ratunkowe ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ : | | | | | | |
| — statki istniejące | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N | 1,10 N |
| — statki nowe | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N | 1,25 N |
| Łodzie ratownicze ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Koła ratunkowe ⁽⁶⁾ | 8 | 8 | 8 | 4 | 8 | 4 |
| Kamizelki ratunkowe ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ | 1,05 N | 1,05 N | 1,05 N | 1,05 N | 1,05 N | 1,05 N |
| Kamizelki ratunkowe dla dzieci | 0,10 N | 0,10 N | 0,10 N | 0,10 N | 0,10 N | 0,10 N |
| Pochodnie i rakietki alarmowe ⁽⁷⁾ | 12 | 12 | 12 | 12 | 6 | 6 |
| Wyrzutnie linki ratunkowej | 1 | 1 | 1 | 1 | — | — |
| Transpondery radarowe | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Radiotelefon VHF do łączności dwukierunkowej | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 |

⁽¹⁾ Jednostki ratunkowe mogą być łodziami ratunkowymi zgodnymi z wymaganiami ppkt 4.5 lub 4.6 lub 4.7 Kodeksu LSA (kodeksu zasad dotyczących środków i urządzeń ratunkowych) lub tratwami ratunkowymi zgodnymi z wymaganiami ppkt 4.1 Kodeksu LSA oraz ppkt 4.2 lub 4.3 LSA. Ponadto tratwy ratunkowe umieszczone na statkach pasażerskich ro ro odpowiadają również wymaganiom prawidła III/5-1.

Jeżeli jest to uzasadnione, że podróż odbywa się na wodach osłoniętych lub sprzyjającymi warunkami klimatycznymi, administracja państwa bandery może dopuścić, o ile przyjmujące Państwo Członkowskie nie wyrazi sprzeciwu:

a) pneumatyczne tratwy ratunkowe, otwarte lub odwracalne niespełniające wymagań ppkt 4.2 lub 4.3 Kodeksu LSA, pod warunkiem że w całości spełniają wymagania załącznika 10 Międzynarodowego Kodeksu Bezpieczeństwa Jednostek Szybkich;

b) tratwy ratunkowe nie spełniające wymagań ppkt 4.2.2.2.1 i 4.2.2.2.2 Kodeksu LSA dotyczących właściwości termoizolacyjnych pokładu tratw ratunkowych.

Jednostki ratunkowe przeznaczone dla istniejących statków klasy B, C i D odpowiadają stosownym regułom Konwencji SOLAS z 1974 r. ze zmianami dla istniejących statków, wraz z wprowadzonymi do niej do dnia przyjęcia niniejszej dyrektywy zmianami. Morski system ewakuacji lub systemy zgodne z wymaganiami ppkt 6.2 Kodeksu LSA mogą zastąpić tratwy ratunkowe lub urządzenia do spuszczenia na wodę o pojemności równej tej, jaka jest wymagana zgodnie z tabelą.

⁽²⁾ W miarę możliwości jednostki ratunkowe są równo rozmieszczone na każdej burcie statku.

⁽³⁾ Całkowita ilość jednostek ratunkowych odpowiada wartościom procentowym ujętym w powyższej tabeli, a łączna pojemność jednostek ratunkowych oraz dodatkowych tratw ratunkowych powinna być równa 110 % całkowitej liczby osób (N), które statek, zgodnie z posiadanym świadectwem, może przewozić. Liczba będących w dyspozycji jednostek ratunkowych jest wystarczająca, aby przyjąć wszystkie osoby, które mogą być przewożone na statku zgodnie z jego świadectwem w przypadku, gdyby jakakolwiek jednostka ratunkowa została utracona lub nie nadawała się do użytku.

⁽⁴⁾ Liczba łodzi ratunkowych lub łodzi ratowniczych jest wystarczająca dla zapewnienia aby, w przypadku opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na nim osoby — w maksymalnej liczbie, którą statek, zgodnie z posiadanym świadectwem, może przewozić — muszą opuścić ten statek. Nie więcej niż dziewięć tratw ratunkowych zostaje zgromadzonych zamiast każdej łodzi ratunkowej lub łodzi ratowniczej.

⁽⁵⁾ Łodzie ratownicze są obsługiwane przez swoje własne urządzenie do wodowania i podnoszenia.

Jeżeli łódź ratownicza odpowiada wymaganiom ppkt 4.5 lub 4.6 Kodeksu LSA, może zostać wliczona do pojemności jednostek ratunkowych wyszczególnionej w powyższej tabeli.

Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych znajdujących się na statkach pasażerskich ro ro jest szybką łodzią ratowniczą odpowiadającą wymaganiom prawidła III/5-1.

(Jeżeli administracja państwa bandery stwierdzi, że umieszczenie łodzi ratowniczej na statku nie jest fizycznie możliwe, statek ten może zostać zwolniony z obowiązku umieszczenia tej łodzi ratowniczej, pod warunkiem że spełnia wszystkie wymienione niżej wymagania:

a) statek przystosowany jest do wyłowienia z wody osób bezsilnych;

b) operację ratowania zagrożonej osoby można obserwować z mostka nawigacyjnego;

c) manewrowość statku jest wystarczająca dla zbliżenia się i uratowania osób w najbardziej niekorzystnych warunkach.)

⁽⁶⁾ Na każdej burcie statku co najmniej do jednego koła ratunkowego jest dołączona pływająca linka ratunkowa o długości nie mniejszej niż podwójna wysokość, na której spoczywa koło powyżej wodnicy w stanie najmniejszego załadunku warunkach morskich lub o długości 30 metrów, w zależności od tego, która wartość jest większa.

Dwa koła ratunkowe są wyposażone w uruchamiające się samoczynnie pławki dymne i samoczynnie uruchamiające się urządzenie oświetleniowe; istnieje możliwość szybkiego zrzucenia ich z mostka nawigacyjnego. Pozostałe koła ratunkowe są wyposażone w samoczynnie zapalające się pławki świetlne, zgodnie z wymaganiami ppkt 2.1.2 Kodeksu LSA.

⁽⁷⁾ Sygnalizacyjne pochodnie rakietki alarmowej spełniające wymagania ppkt 3.1 Kodeksu LSA są umieszczone na mostku nawigacyjnym lub stanowisku sterowym.

⁽⁸⁾ Kamizelki ratunkowe znajdujące się na statkach pasażerskich ro ro spełniają wymagania prawidła III/5-1.

⁽⁹⁾ Dla wszystkich osób, które pracują na statku w narażonych strefach są przewidziane nadmuchiwane kamizelki ratunkowe. Takie kamizelki ratunkowe mogą mieścić się w całkowitej liczbie kamizelek ratunkowych, które są wymagane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

3 Instalacja alarmu ogólnego, instrukcja postępowania w przypadku alarmu, podręcznik szkoleniowy, rozkłady alarmowe i instrukcje postępowania w przypadku alarmu (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

Każdy statek powinien zostać wyposażony w:

.1 Instalację alarmu ogólnego (R 6.4.2)

Instalacja ta odpowiada wymaganiom ppkt 7.2.1.1 Kodeksu LSA i umożliwia wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórki i rozpoczęcie działań określonych w rozkładzie alarmowym.

Na wszystkich statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów instalacja alarmu ogólnego zostaje uzupełniona rozgłośnią statkową, którą można użytkować z mostka nawigacyjnego. Rozgłośnia ta jest tego rodzaju oraz zostaje zainstalowana i umiejscowiona w taki sposób, aby przekazywane wiadomości były dobrze słyszalne przez osoby o normalnym słuchu, we wszystkich miejscach, gdzie osoby te mogą się znajdować, przy działającym głównym silniku.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Sygnał alarmu ogólnego jest słyszalny na wszystkich otwartych pokładach, a minimalny poziom natężenia dźwięku alarmu odpowiada wymaganiom ppkt 7.2.1.2 i 7.2.1.3 Kodeksu LSA.

.2 System powiadamiania (R 6.5)

.2.1 Oprócz wymagań prawidła II-2/B/15.4 pkt .1 wszystkie statki pasażerskie przewożące więcej niż 36 pasażerów są wyposażone w system powiadamiania. W odniesieniu do statków istniejących wymagania ppkt .2.2, .2.3 i .2.5 stosuje się nie później niż przy pierwszym przeglądzie okresowym po 1 lipca 1998 r., z zastrzeżeniem przepisów ppkt .2.6.

.2.2 System powiadamiania składa się z sieci głośników zapewniającej słyszalność powyżej poziomu hałasu we wszystkich miejscach, w których normalnie przebywają członkowie załogi lub pasażerowie bądź też jedni i drudzy, oraz na miejscach zbiórki. Umożliwia on nadawanie wiadomości z mostka nawigacyjnego i innych miejsc na statku, które administracja państwa bandery uzna to za konieczne. System powiadamiania zostaje zainstalowany z uwzględnieniem bardzo złych warunków akustycznych i w taki sposób, aby nie wymagał od odbiorcy podjęcia działań.

.2.3 System powiadamiania jest chroniony przed nieupoważnionym użyciem i istnieje możliwość zwiększenia jego głośności powyżej poziomu hałasu otoczenia we wszystkich pomieszczeniach, określone w ppkt .2.2. System taki posiada funkcję nadrzędną realizowaną z mostka nawigacyjnego lub jakiegokolwiek innego miejsca na statku, gdzie administracja państwa bandery uzna to za konieczne, w taki sposób, aby wszystkie informacje o niebezpieczeństwie były nadawane, w przypadku, gdy którykolwiek z głośników umieszczonych w rozpatrywanych pomieszczeniach został wyłączony, ściszony lub system powiadamiania jest używany do innych celów.

NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Minimalny poziom natężenia dźwięku alarmu ogólnego spełnia wymagania ppkt 7.2.2.2 Kodeksu LSA.

.2.4 NOWE STATKI KLASY B, C i D

.1 System powiadamiania jest wyposażony, w co najmniej podwójne okablowanie, odpowiednio odseparowane na całej swojej długości, i posiada dwa oddzielne i niezależne wzmacniacze; oraz

.2 System powiadamiania oraz jego wymagania techniczno-eksploatacyjne są zatwierdzone przez administrację państwa bandery, zgodnie z zaleceniami przyjętymi przez IMO.

.2.5 System powiadamiania jest podłączony do awaryjnego źródła zasilania.

.2.6 Istniejące statki, które są wyposażone w system powiadamiania zatwierdzony przez administrację bandery, i który zasadniczo spełnia wymagania określone w ppkt .2.2, .2.3 i .2.5, nie muszą zmieniać swojego systemu.

.3 Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku awarii (R 8)

Dla każdej osoby znajdującej się na statku zapewnia się zrozumiałe instrukcje postępowania w przypadku alarmu, zgodnie z rezolucją IMO A.691 (17).

Rozkłady alarmowe i instrukcje postępowania w przypadku alarmu odpowiadające wymaganiom prawidła SOLAS III/37 są wywieszane w widocznych miejscach na całym statku, w tym na mostku nawigacyjnym, w maszynowni oraz rejonach mieszkalnych załogi.

Ilustracje i instrukcje sporządzone w odpowiednich językach są wywieszane w kabinach pasażerskich oraz w rzucający się w oczy sposób w miejscach zbiórek i innych pomieszczeniach pasażerskich w celu informowania pasażerów o:

(i) miejscu ich zbiórki;

(ii) niezbędnych działaniach, które muszą podjąć w przypadku powstania niebezpieczeństwa;

(iii) sposobie zakładania kamizelki ratunkowej.

Osoba, która zgodnie z prawidem SOLAS IV/16 jest wyznaczona, jako odpowiedzialna głównie za łączność radiową w przypadku zaistnienia niebezpieczeństwa, nie może pełnić żadnych innych funkcji. Osoba ta jest wymieniona w rozkładzie alarmowym i instrukcjach postępowania na wypadek alarmu.

.4 Instrukcje obsługi (R 9)

W pobliżu lub bezpośrednio na jednostkach ratunkowych i elementach sterujących urządzeń do wodowania umieszcza się wywieszki lub napisy, które:

- (i) objaśniają przeznaczenie elementów sterujących i postępowanie przy obsłudze danego urządzenia oraz podawać stosowne instrukcje lub ostrzeżenia;
- (ii) są łatwo widoczne w warunkach oświetlenia awaryjnego;
- (iii) są wykonane zgodnie z rezolucją IMO A.760 (18).

.5 Podręcznik szkoleniowy

Podręcznik szkoleniowy, zgodny z wymaganiami prawidła SOLAS III/35, jest dostępny we wszystkich mesach i pomieszczeniach, w których załoga spędza czas wolny.

.6 Instrukcja konserwacji (R 20.3)

Dostarcza się instrukcje konserwacji środków ratunkowych na statku i stosownie do tych instrukcji dokonywać konserwacji. Instrukcje odpowiadają wymaganiom prawidła SOLAS III/36.

4 Obsada jednostki ratunkowej i nadzór nad nią (R 10)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Do każdej jednostki ratunkowej zostaje przydzielona wystarczająca liczba osób przeszkolonych w celu zebrania osób niewyszkolonych i zapewnienia im pomocy.
- .2 Do każdej z jednostki ratunkowej zostaje przydzielona wystarczająca liczba członków załogi w celu obsługi jednostki ratunkowej oraz urządzeń do jej wodowania niezbędnych do opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na statku osoby.
- .3 Dowództwo każdej jednostki ratunkowej jest powierzone oficerowi pokładowemu lub dyplomowanemu ratownikowi. Jednakże na każdej tratwie lub grupie tratw, członek załogi obznajomiony z obsługą i działaniem tratw ratunkowych może zostać wyznaczony jako osoba odpowiedzialna. Do każdej łodzi ratowniczej i motorowej jednostki ratunkowej zostaje przydzielona osoba umiejąca uruchamiać i przeprowadzać drobne regulacje silnika.
- .4 Kapitan czuwa nad zapewnieniem równomiernego rozdziału osób, określonych w pkt 1, .2, i .3, pomiędzy jednostki ratunkowe statku.

5 Obsada jednostek ratunkowych oraz organizacja wsiadania do nich (R 11 + 23 + 25)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Jednostki ratunkowe, dla których wymagane są zatwierdzone urządzenia do wodowania, ustawione są jak najbliżej pomieszczeń mieszkalnych oraz służbowych.
- .2 Miejsca zbiórek znajdują się w pobliżu miejsc wsiadania do jednostek ratunkowych i istnieje do nich łatwy dostęp z rejonów mieszkalnych i roboczych oraz są wystarczająco obszerne, aby pomieścić pasażerów i można było przekazywać instrukcje. Na każdym miejscu zbiórki powierzchnia pokładu przypadająca na osobę która jest przypisana do miejsca zbiórki, nie może być mniejsza niż 0,35 m².
- .3 Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych, korytarze, klatki schodowe i wyjścia awaryjne zapewniające dostęp do miejsc zbiórek i wsiadania do jednostek ratunkowych są odpowiednio oświetlone.

Oświetlenie to jest dostosowane do zasilania z awaryjnego źródła energii elektrycznej zgodnie z prawidłami II-1/D/3 i II-1/D/4.

Dodatkowo, w przypadku nowych statków klasy B, C i D, jako część oznakowania wymaganego zgodnie z prawidłem II-2/B/6.1.7 drogi do miejsc zbiórek są oznakowane przy użyciu znaków, określonych w tym celu, zgodnie z rezolucją IMO A.760 (18). Wymóg ten odnosi się również do istniejących statków klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów.

- .4 Wsiadanie do jednostek ratunkowych możliwe jest bezpośrednio z miejsca ich przechowywania albo z pokładu wsiadania, ale nie jest możliwe z obu miejsc.
- .5 Wsiadanie do tratw ratunkowych wodowanych za pomocą żurawików następuje w miejscu bezpośrednio przylegającym do miejsca przechowywania lub z pozycji przeniesienia tratwy ratunkowej przed jej zwodowaniem.
- .6 Jeżeli jest to konieczne, zapewnia się środki do przyciągania do burty statku i przytrzymywania jednostki ratunkowej zwodowanej za pomocą żurawików, tak aby zapewnić bezpieczne wsiadanie do niej.

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

- .7 Jeżeli urządzenie do wodowania jednostek ratunkowych nie pozwala na wsiadanie zanim jednostka ratunkowa nie znajdzie się na wodzie i między miejscem wsiadania a wodnicą statku w warunkach morskich w stanie najmniejszego załadunku jest więcej niż 4,5 metra, instaluje się zatwierdzony morski system ewakuacji, który spełnia wymagania pkt 6.2 Kodeksu LSA.

Na statkach wyposażonych w morski system ewakuacji zapewnia się łączność między miejscem wsiadania i jednostką ratunkową.

- .8 Zgodnie z wymaganiami pkt 6.1.6 Kodeksu LSA na każdej burcie statku znajduje się co najmniej jedna drabinka do wsiadania; administracja państwa bandery może zezwolić na odstąpienie od tego wymogu, pod warunkiem że we wszystkich warunkach przechyłu i przegłębienia przewidzianych dla statku nieuszkodzonego i po awarii wolna burta między przewidzianą pozycją wsiadania a wodnicą statku nie przekracza 1,5 metra.

5-1 Wymagania odnoszące się do statków pasażerskich ro-ro (26)

STATKI KLASY B, C i D RO-RO ZBUDOWANE PRZED DNIEM 1 STYCZNIA 2003 R.:

- .1 Statki pasażerskie ro-ro zbudowane przed dniem 1 stycznia 2003 r. spełniają wymagania pkt .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 i .9 najpóźniej do dnia pierwszego okresowego przeglądu po dniu 1 stycznia 2006 r.

Przed tym dniem pkt .2, .3, .4 i .5 stosuje się do statków ro-ro zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2003 r.

Bez względu na powyższe, gdy urządzenia ratunkowe na takich statkach są wymieniane lub takie statki przechodzą naprawy, zmiany lub modyfikacje o charakterze głównym, które obejmują wymianę lub dodanie do ich istniejących urządzeń ratunkowych, takie urządzenia ratunkowe spełniają odpowiednie wymagania pkt .6, .7, .8 i .9.

.2 Tratwy ratunkowe

- .1 Tratwy ratunkowe znajdujące się na statku pasażerskim ro-ro są obsługiwane przez morski system ewakuacji spełniający wymagania prawidła SOLAS III/48.5 ze zmianami lub urządzenia do wodowania spełniające wymagania prawidła SOLAS III/48.6 ze zmianami, równomiernie rozmieszczone na każdej burcie statku.

Zapewnia się łączność między miejscem wsiadania i platformą pływającą.

- .2 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest wyposażona w urządzenie przechowywania, zapewniające swobodny jej spływ, spełniające wymagania prawidła SOLAS III/23 ze zmianami.
- .3 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest wyposażona w podest wejściowy spełniający, odpowiednio, wymagania prawidła SOLAS III/39.4.1 lub prawidła SOLAS III/40.4.1 ze zmianami.
- .4 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest tratwą samoprostującą się lub namiotową, dwustronną, utrzymującą zawsze właściwą pozycję i pływającą bezpiecznie niezależnie od tego, na którą stronę będzie zwodowana. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętą trasą podróży i korzystnymi warunkami klimatycznymi strefy oraz okresem pływania, to administracja państwa bandery może dopuścić tratwy, odkryte i dwustronne, pod warunkiem, że w całości spełniają one wymagania załącznika 10 Kodeksu Bezpieczeństwa Jednostek o Dużej Prędkości.

Alternatywnie statek jest wyposażony w samoprostujące się lub namiotowe, dwustronne tratwy ratunkowe stanowiące uzupełnienie podstawowego kompletu tratw o takiej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 50 % osób, dla których nie ma miejsca w łodziach ratunkowych. Tę dodatkową pojemność tratw należy określić w oparciu o różnicę między całkowitą liczbą osób na statku a liczbą osób, które mogą pomieścić łodzie ratunkowe. Każda tratwa ratunkowa jest zatwierdzona przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.

.3 Szybkie łodzie ratownicze

- .1 Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych na statku pasażerskim ro-ro jest szybką łodzią ratowniczą zatwierdzoną przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.
- .2 Każda szybka łódź ratownicza jest obsługiwana za pomocą odpowiedniego urządzenia do wodowania, zatwierzonego przez administrację państwa bandery. W trakcie zatwierdzania takich urządzeń do wodowania, administracja państwa bandery bierze pod uwagę fakt, że szybka łódź ratownicza jest przeznaczona do wodowania i podnoszenia na pokład nawet w trudnych i niekorzystnych warunkach pogodowych, oraz uwzględnia zalecenia przyjęte przez IMO.
- .3 Co najmniej dwóch członków załogi każdej szybkiej łodzi ratowniczej jest przeszkolonych i odbywa regularne ćwiczenia z uwzględnieniem sekcji A-VI/2 tabeli A-VI/2-2 „Minimalne normy kompetencyjne obowiązujące w zakresie eksploatacji szybkich łodzi ratowniczych” Kodeksu szkolenia, certyfikacji i stanowisk marynarzy (kodeks STCW) oraz zaleceń przyjętych przez IMO w rezolucji A.771 ust. 18. Treningi i ćwiczenia obejmują wszystkie aspekty ratowania, podczepiania łodzi, manewrowania, operowania łodzią w różnych warunkach i jej prostowania w przypadku wywrócenia.
- .4 W przypadku, gdy budowa lub wielkość statku pasażerskiego ro-ro uniemożliwiają wyposażenie statku w szybką łódź ratowniczą zgodnie z pkt .3.1, szybka łódź ratownicza może być zainstalowana w miejsce istniejącej łodzi ratunkowej, która jest zatwierdzona jako łódź ratownicza, lub w miejsce łodzi przeznaczonych do użycia w nagłych wypadkach, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

- .1 zainstalowana szybka łódź ratownicza jest obsługiwana przez urządzenie do wodowania zgodne z przepisami ppkt .3.2;
- .2 utracona pojemność jednostki ratunkowej na skutek powyższej zmiany jest rekompensowana instalacją tratw ratunkowych zdolnych pomieścić co najmniej taką samą liczbę osób, jaką pomieściłaby łódź ratunkowa; oraz
- .3 tratwy te są obsługiwane przez istniejące urządzenia do wodowania lub morskie systemy ewakuacji.

.4 Środki ratownicze

- .1 Każdy statek pasażerski ro-ro jest wyposażony w skuteczne urządzenia do szybkiego podnoszenia rozbitków z wody i przenoszenia ich z jednostki ratowniczej lub jednostki ratunkowej na statek.
- .2 Urządzenia do przenoszenia rozbitków na statek mogą stanowić część morskiego systemu ewakuacji lub systemu ratowniczego.

Urządzenia te są zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 810.

- .3 Jeżeli ześlizg morskiego systemu ewakuacji ma służyć przemieszczaniu rozbitków na pokład statku, jest on wyposażony w uchwyty lub drabinki ułatwiające wejścia po ześlizgu w górę.

.5 Kamizelki ratunkowe

- .1 Niezależnie od wymagań prawideł SOLAS III/7.2 i III/22.2 ze zmianami, odpowiednia liczba kamizelek ratunkowych znajduje się w pobliżu miejsc zbiórek tak, aby pasażerowie nie musieli wracać do swoich kabin po kamizelki ratunkowe.
- .2 Na statkach pasażerskich ro-ro każda kamizelka ratunkowa jest wyposażona w lampkę odpowiadającą wymaganiom prawidła SOLAS III/32.2 ze zmianami.

STATKI RO - RO KLASY B, C i D ZBUDOWANE PO DNIU 1 STYCZNIA 2003 R.

.6 Tratwy ratunkowe

- 1.1 Tratwy ratunkowe statków pasażerskich ro-ro są obsługiwane przez morskie systemy ewakuacji zgodnie z ust. 6.2 Kodeksu LSA lub przez urządzenia do spuszczenia na wodę zgodnie z ust. 6.1.5 Kodeksu LSA, które są równomiernie rozmieszczone po obu burtach statku.

Zapewnia się łączność między miejscem wsiadania i pomostem wsiadania.

- 2.2 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest wyposażona w urządzenie przechowywania zapewniające swobodny spływ, spełniające wymagania prawidła SOLAS III/13.4.ze zmianami.
- 3.3 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest wyposażona w rampę do wsiadania spełniającą wymagania odpowiednio ust. 4.2.4.1 lub 4.3.4.1 Kodeksu LSA.
- 4.4 Każda tratwa ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim ro-ro jest tratwą samoprostującą się lub obciążoną brezentem, odwracalną, utrzymującą zawsze właściwą pozycję i pływającą bezpiecznie niezależnie od tego, którą stroną do góry. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętą trasą podróży i korzystnymi warunkami klimatycznymi strefy oraz okresem pływania, administracja państwa bandery może dopuścić tratwy pompowane, odkryte i odwracalne, pod warunkiem, że w całości spełniają one wymagania załącznika 10 Kodeksu Bezpieczeństwa Jednostek o Dużej Prędkości.

Alternatywnie statek jest wyposażony w samoprostujące się lub namiotowe, dwustronne tratwy ratunkowe stanowiące uzupełnienie podstawowego kompletu tratw o takiej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 50 % osób, dla których nie ma miejsca w łodziach ratunkowych. Tę dodatkową pojemność tratw należy określić w oparciu o różnicę między całkowitą liczbą osób na statku a liczbą osób, które mogą pomieścić łodzie ratunkowe. Każda tratwa ratunkowa jest typu uznanego przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.

.7 Szybkie łodzie ratownicze

- 1.1 Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych na statku pasażerskim ro-ro jest szybką łodzią ratowniczą zatwierdzoną przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 809.
- 2.2 Każda szybka łódź ratownicza jest obsługiwana za pomocą odpowiedniego urządzenia do wodowania, zatwierzonego przez administrację państwa bandery. W trakcie zatwierdzania takich urządzeń do wodowania administracja państwa bandery bierze pod uwagę fakt, że szybka łódź ratownicza jest przeznaczona do wodowania i podnoszenia na pokład nawet w trudnych i niekorzystnych warunkach pogodowych oraz uwzględnia zalecenia przyjęte przez IMO.
- 3.3 Co najmniej dwóch członków załogi każdej szybkiej łodzi ratowniczej jest przeszkolonych i odbywa regularne ćwiczenia z uwzględnieniem przepisów sekcji A-VI/2 tabeli A-VI/2-2 „Minimalne normy kompetencyjne obowiązujące w zakresie eksploatacji szybkich łodzi ratowniczych” Kodeksu szkolenia, certyfikacji i stanowisk marynarzy (kodeks STCW) oraz zaleceń przyjętych przez IMO w rezolucji A.771 ust. 18. Treningi i ćwiczenia obejmują wszystkie aspekty ratowania, podczepiania łodzi, manewrowania, operowania łodzią w różnych warunkach i jej prostowania w przypadku wywrócenia do góry dnem.
- 4.4 W przypadku, gdy budowa lub wielkość statku pasażerskiego ro-ro uniemożliwiają wyposażenie statku w szybką łódź ratowniczą zgodnie z ppkt .3.1, szybka łódź ratownicza może być zainstalowana w miejsce istniejącej łodzi ratunkowej, która jest zatwierdzona jako łódź ratownicza, lub w miejsce łodzi przeznaczonych do użycia w nagłych wypadkach, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań:

- 1.1 zainstalowana szybka łódź ratownicza jest obsługiwana przez urządzenie do wodowania zgodnie z przepisami ppkt .3.2;

- 2.2 utracona pojemność jednostki ratunkowej na skutek powyższej zmiany jest rekompensowana instalacją tratw ratunkowych zdolnych pomieścić co najmniej taką samą liczbę osób, jaką pomieściłaby łódź ratunkowa; oraz

- 3.3 tratwy te są obsługiwane przez istniejące urządzenia do wodowania lub morskie systemy ewakuacji.

.8 Środki ratownicze

- .1 Każdy statek pasażerski ro-ro jest wyposażony w skuteczne urządzenia do szybkiego podnoszenia rozbitków z wody i przenoszenia ich z jednostki ratowniczej lub jednostki ratunkowej na statek.
- .2 Urządzenia do przenoszenia rozbitków na statek mogą stanowić część morskiego systemu ewakuacji lub systemu ratowniczego.

Urządzenia te są zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO w MSC/Okólnik 810.

- .3 Jeżeli ześlizg morskiego systemu ewakuacji ma służyć przemieszczaniu rozbitków na pokład statku, jest on wyposażony w uchwyty lub drabinki ułatwiające wejście po ześlizgu do góry.

.9 Kamizelki ratunkowe

- .1 Niezależnie od wymagań prawidła SOLAS III/7.2 i III/22.2 ze zmianami odpowiednia liczba kamizelek ratunkowych znajduje się w pobliżu miejsc zbiórek tak, aby pasażerowie nie musieli wracać do swoich kabin po kamizelki ratunkowe.
- .2 Na statkach pasażerskich ro-ro każda kamizelka ratunkowa jest wyposażona w lampkę odpowiadającą wymaganiom ust. 2.2.3 Kodeksu LSA.

5-2 Ładowiska dla śmigłowców i miejsca podejmowania przez śmigłowców (R 28)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI PASAŻERSKIE RO-RO KLASY B, C i D:

- .1 Istniejące statki pasażerskie ro-ro spełniają wymagania pkt .2 niniejszego prawidła nie później niż w terminie pierwszego przeglądu okresowego po dniu 1 lipca 1998 r.
- .2 Wszystkie statki pasażerskie ro-ro posiadają ładowisko dla śmigłowców zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem wymagań przyjętych przez IMO w rezolucji A.229 (VII).
- .3 Nowe statki pasażerskie ro-ro klasy B, C i D o długości 130 metrów i większej posiadają ładowisko dla śmigłowców zatwierdzone przez administrację państwa bandery z uwzględnieniem zaleceń przyjętych przez IMO.

5-3 System wspomagania decyzji kapitana (R 29)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Istniejące statki spełniają wymagania niniejszego prawidła nie później niż w terminie pierwszego przeglądu okresowego dokonanego po dniu 1 lipca 1999 r.
- .2 Na wszystkich statkach pasażerskich system wspomagania decyzji w sytuacjach zagrożenia znajduje się na mostku nawigacyjnym.
- .3 System ten składa się z co najmniej z wydrukowanego planu lub planów postępowania w sytuacjach zagrożenia. Wszystkie możliwe do przewidzenia sytuacje zagrożenia są wyszczególnione w planie lub planach postępowania w sytuacji zagrożenia łącznie z następującymi głównymi grupami zagrożeń, z zastrzeżeniem, że nie jest to wykaz wyczerpujący:
 - .1 pożary;
 - .2 uszkodzenia statku;
 - .3 zanieczyszczenia;
 - .4 niezgodne z prawem naruszenie bezpieczeństwa statku, pasażerów i załogi;
 - .5 wypadki losowe osób;
 - .6 wypadki związane z ładunkiem;
 - .7 pomoc udzielana innym statkom w sytuacjach zagrożenia.

- .4 Procedury postępowania w sytuacjach zagrożenia, określone w planie lub planach postępowania w sytuacjach zagrożenia, wspomagają kapitanów w podejmowaniu decyzji dotyczących działań w różnych sytuacjach zagrożenia.
- .5 Plan lub plany postępowania w sytuacjach zagrożenia mają jednolity układ i są łatwe w użyciu. Tam, gdzie to ma zastosowanie, wykorzystuje się aktualny stan załadowania, obliczony dla stateczności awaryjnej statku pasażerskiego.
- .6 Oprócz drukowanych planów postępowania w sytuacji zagrożenia administracja państwa bandery może dopuścić stosowanie informatycznego systemu wspomaganie decyzji na mostku nawigacyjnym, który będzie podawał wszystkie informacje zawarte w planie lub planach postępowania w sytuacji zagrożenia, procedury, wykazy, listy czynności sprawdzających itp., jak również wykaz zalecanych działań, które należy podjąć w mogących wystąpić sytuacjach zagrożenia.

6 Miejsca wodowania (R 12)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

Miejsca wodowania są rozmieszczone tak, aby zapewnić bezpieczne wodowanie jednostek ratunkowych, szczególnie uwzględniając oddalenia ich od śruby i nawisów kadłuba oraz tak, aby w stopniu, w jakim jest to możliwe jednostki ratunkowe były spuszczone na wodę wzdłuż prostej burty statku. Jeżeli stanowiska spuszczenia na wodę znajdują się w przedniej części statku, to są one umiejscowione za grodzią zderzeniową w osłoniętym miejscu.

7 Ustawianie jednostki ratunkowej (R 13 + 24)

NOWE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Każda jednostka ratunkowa jest ustawiona:

- a) tak aby ani jednostka ratownicza, ani urządzenia do jej zamocowania nie przeszkadzały w wodowaniu jakiegokolwiek innej jednostki ratunkowej;
- b) tak blisko powierzchni wody, na ile jest to bezpieczne i praktycznie wykonalne, a w przypadku jednostki ratunkowej wodowanej za pomocą żurawików, wysokość haka żurawika z jednostką ratunkową w położeniu gotowym do wsiadania nie przekraczała 15 metrów do wodnicy statku w warunkach pełnomorskich w stanie najmniejszego załadunku, zaś położenie spuszczonej na wodę z żurawika jednostki ratowniczej w położeniu gotowym do wsiadania jest takie, iż nie dochodzi ona do wodnicy, gdy statek jest w pełni załadowany, przy niekorzystnych warunkach przegłębienia do 10 ° i stałego przechyłu bocznego do 20 ° na dowolną burtę dla nowych statków i odpowiednio do przynajmniej 15 ° na dowolną burtę dla istniejących statków lub do kąta przechyłu, przy którym krawędź pokładu zaczyna się zanurzać, w zależności od tego, który z tych kątów jest mniejszy;
- c) w stanie ciągłej gotowości, tak aby dwóch członków załogi mogło przeprowadzić przygotowania do wsiadania i zwodowania jej w czasie krótszym niż 5 minut;
- d) znajduje się jak najdalej od śruby napędowej, jak tylko jest to wykonalne; i
- e) jest w pełni wyposażona, zgodnie z wymaganiami właściwych prawideł SOLAS ze zmianami, z wyjątkiem dodatkowych tratw ratunkowych, określonych w uwadze 3 tabeli prawideł III/2, które mogą zostać zwolnione z niektórych wymagań SOLAS w odniesieniu do wyposażenia wymienionego w tej uwadze.

.2 Łodzie ratunkowe są przymocowane do urządzeń do ich wodowania i, na statkach pasażerskich o długości 80 metrów lub większej, każda łódź ratunkowa jest ustawiona tak, aby krawędź rufy łodzi była oddalona od śruby w kierunku dziobu statku na odległość równą, co najmniej półtorej długości tej łodzi.

.3 Każda tratwa ratunkowa jest ustawiona:

- a) z faleniem trwale przymocowanym do statku;
- b) przy użyciu urządzenia do samospłynięcia zgodnego z wymaganiami ppkt 4.1.6 Kodeksu LSA w taki sposób, aby swobodnie została uwolniona ze statku, a w przypadku pneumatycznej tratwy ratunkowej, została automatycznie nadmuchana, gdy statek tonie. Urządzenie umożliwiające uwolnienie ze statku może zostać wykorzystane dla kilku tratw ratunkowych, o ile jest wystarczające do spełnienia wymagań ppkt 4.1.6 Kodeksu LSA;
- c) tak aby istniała możliwość ręcznego odłączenia od urządzeń mocujących.

- .4. Tratwy ratunkowe spuszczone na wodę za pomocą żurawików są ustawione w zasięgu haków tych żurawików, chyba że, do przemieszczenia tratw przewidziane są urządzenia, które będą zdadne do użytku przy przegłębieniu do 10 ° i przechyle do 20 ° na dowolną burtę w przypadku nowych statków i do co najmniej 15 ° na dowolną burtę w przypadku statków istniejących lub na skutek uszkodzenia napędu statku lub awarii zasilania.
- .5. Tratwy przeznaczone do zrzucenia na wodę są ustawione tak, by bez trudności można je było przemieścić na którąkolwiek burtę statku na tym samym otwartym pokładzie. Jeżeli nie można tego wykonać, należy zapewnić dodatkowe tratwy ratunkowe, aby łącznie wszystkie na każdej burcie mogły przyjąć 75 % wszystkich osób, które znajdują się na statku.
- .6. Tratwy ratunkowe związane z morskim systemem ewakuacji (MES) są:
 - a) ustawione w pobliżu pojemnika, w którym znajduje się morski system ewakuacji;
 - b) zdolne do odłączenia od urządzeń mocujących za pomocą urządzeń, które pozwalają na jej przemieszczenie i nadmuchanie na wysokości platform przeznaczonych do wsiadania;
 - c) zdolne do odłączenia od urządzeń mocujących jako niezależnej jednostki ratunkowej; oraz
 - d) wyposażone w liny asekurujące przymocowane do platformy przeznaczonej do wsiadania.

8 Ustawienie łodzi ratowniczych (R 14)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

Łodzie ratownicze są ustawione:

- .1 w stanie ciągłej gotowości do wodowania w czasie nie dłuższym niż 5 minut;
- .2 w miejscu dogodnym do wodowania i podnoszenia;
- .3 tak, aby łódź ratownicza ani urządzenia do jej ustawiania nie przeszkadzały w obsłudze jakiegokolwiek jednostki ratunkowej, w którymkolwiek innym miejscu wodowania;
- .4 jeżeli jest ona zarazem łodzią ratunkową, — zgodnie z wymaganiami prawidła 7.

8a Ustawienie morskich systemów ewakuacji (R 15)

NOWE STATKI KLASY B, C i D ORAZ ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D ORAZ STATKI RO-RO

- .1 W burcie statku nie może być żadnych otworów pomiędzy miejscem, z którego przewidziane jest wejście do morskiego systemu ewakuacji a wodnicą w stanie najmniejszego załadowania w warunkach morskich. Nie powinno być żadnych przeszkód ani występowanie utrudniających użycie systemu.
- .2 Usytuowanie morskich systemów ewakuacji zapewnia bezpieczne ich wodowanie ze szczególnym uwzględnieniem oddalenia ich od śruby statku i nawisów kadłuba, tak aby, na ile jest to możliwe, morskie systemy ewakuacji wodowane były wzdłuż prostej burty statku.
- .3 Każdy morski system ewakuacji jest tak składowany, aby ani ześlizg, ani platforma, ani pojemnik z mechanizmem czy pozostałe urządzenia do ustawienia systemu nie kolidowały z innymi środkami ratunkowymi i urządzeniami do ich wodowania.
- .4 Jeżeli jest to możliwe, statek jest tak zaprojektowany, aby morski system ewakuacji nie był narażony na uszkodzenie w warunkach sztormowych.

9 Urządzenia do wodowania i podnoszenia jednostek ratunkowych (R 16)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Dla wszystkich jednostek ratunkowych zapewnia się urządzenia do wodowania zgodne wymaganiami ppkt 6.1 Kodeksu LSA, z wyjątkiem:

.1 DLA ISTNIEJĄCYCH STATKÓW KLASY B, C i D:

- a) jednostek ratunkowych, do których wsiada się z miejsca na pokładzie znajdującego się mniej niż 4,5 metra nad wodnicą statku w warunkach morskich w stanie najmniejszego załadowania, które spełniają następujące warunki:

— ich masa jest nie większa niż 185 kg; lub

— są ustawiane do wodowania bezpośrednio z pozycji ich ustawienia i w niekorzystnych warunkach przegłębienia do 10° oraz przechyłu 15° na dowolną burtę; lub

- b) jednostek ratunkowych znajdujących się na statku, oprócz jednostek ratunkowych o pojemności odpowiadającej 110 % całkowitej liczby osób znajdujących się na statku lub jednostek ratunkowych, które są przeznaczone do użycia w połączeniu z morskim systemem ewakuacji, zgodnie z wymaganiami ppkt 6.2 Kodeksu LSA i ustawionych w taki sposób, aby mogły zostać zwodowane bezpośrednio z pozycji ustawienia, podczas gdy statek znajduje się w niekorzystnych warunkach przegłębienia do 10° i przechyłu 20° na dowolną burtę.

.2 DLA NOWYCH STATKÓW KLASY B, C i D:

gdy, zastrzegając, że urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych oraz łodzi ratowniczych, będące skuteczne w warunkach środowiska, w których jednostka może być używana i w każdym warunkach przegłębienia i przechyłu przewidzianych dla statku przed uszkodzeniem i po awarii, jeżeli wolna burta między przewidzianym stanowiskiem wsiadania a wodnicą w warunkach morskich w stanie najmniejszego załadowania nie przekracza 4,5 metrów, to administracja państwa bandery może dopuścić system, w którym osoby mogą bezpośrednio wsiadać na tratwy ratunkowe.

- .2 Każda łódź ratunkowa jest wyposażona w urządzenie pozwalające na jej zwodowanie i podnoszenie z wody.

DLA NOWYCH STATKÓW KLASY B, C i D, ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Ponadto uwzględnia się, aby łodzie ratunkowe mogły być podwieszane w celu konserwacji urządzeń zwalnających łódź.

- .3 Urządzenia do wodowania i podnoszenia z wody są takie, aby osoba obsługująca je na statku mogła obserwować jednostkę ratunkową podczas jej wodowania, a łódź ratunkową podczas jej podnoszenia.
- .4 Dla znajdujących się na statku jednostek ratunkowych tego samego typu stosuje się wyłącznie mechanizmy zwalnające tego samego rodzaju.
- .5 Jeżeli urządzenia do wodowania wykorzystują talie, to są one wystarczająco długie, aby jednostka ratunkowa dosięgała wody, w przypadku, gdy statek znajduje się w warunkach morskich w stanie najmniejszego załadowania, w niekorzystnych warunkach przegłębienia do 10° i przechyłu do 20° na dowolną burtę w przypadku nowych statków i co najmniej 15° na dowolną burtę w przypadku statków istniejących.
- .6 Przygotowywanie i obsługiwanie jednostek ratunkowych dokonywane na którymkolwiek stanowisku wodowania nie może przeszkadzać w możliwości szybkiego przygotowania i obsługiwania jakiegokolwiek innej jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej w jakimkolwiek innym miejscu.
- .7 Należy zastosować środki zapobiegające jakimkolwiek zalewaniu jednostki ratunkowej odprowadzaną ze statku wodą podczas opuszczania statku.
- .8 Podczas przygotowania i wodowania jednostki ratunkowej oraz urządzenia do ich wodowania, jak również obszar wody, na który jednostka ma być zwodowana, są odpowiednio oświetlone przez instalację oświetleniową zasilaną z awaryjnego źródła energii wymaganego w prawidłach II-1/D/3 i II-1/D/4.

10 Urządzenia do wsiadania do łodzi ratowniczych oraz do ich wodowania i podnoszenia (R 17)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

- .1 Urządzenia umożliwiające wsiadanie do łodzi ratowniczej oraz do wodowania są tego rodzaju, aby łódź ratownicza mogła być obsadzona i wodowana możliwie w jak najkrótszym czasie.
- .2 Istnieje możliwość wsiadania do łodzi ratowniczej i bezpośredniego zwodowania z miejsca ustawienia wraz osobami wyznaczonymi jako jej załoga, kiedy łódź ratownicza znajduje się na statku.
- .3 Jeżeli łódź ratownicza jest wliczana do pojemności jednostek ratunkowych zaś inne łodzie ratunkowe są obsadzane z pokładu wsiadania, oprócz możliwości określonej w powyższym pkt 2 istnieje możliwość wsiadania do łodzi ratowniczych z pokładu wsiadania.
- .4 Urządzenia służące do wodowania odpowiadają wymaganiom prawidła 9. Jednakże jest możliwe zwodowanie wszystkich łodzi ratowniczych, o ile okaże się to konieczne z wykorzystaniem falenia, jeżeli statek porusza się na spokojnej wodzie z jakąkolwiek prędkością nieprzekraczającą 5 węzłów.
- .5 Czas podjęcia łodzi ratowniczej w pełni wyposażonej i obciążonej dopuszczalną liczbą osób nie może przekraczać 5 minut na spokojnej wodzie. Jeżeli łódź ratownicza jest wliczona do pojemności jednostek ratunkowych, istnieje możliwość podniesienia jej w tym okresie czasu wraz z jej wyposażeniem jednostki ratunkowej i obciążeniem, co najmniej 6 osobami, co stanowi zatwierdzoną dopuszczalną pojemność łodzi ratowniczej.

.6 NOWE STATKI KLASY B, C i D, ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2003 R. LUB PÓŹNIEJ:

Urządzenia do wsiadania i podejmowania łodzi ratowniczych zapewniają bezpieczne i skuteczne użycie noszy dla osoby poszkodowanej. Dla ciężkich zbloczy talii, które mogą stwarzać zagrożenie dla obsługi łodzi w złych warunkach pogodowych, przewiduje się specjalne stropy.

11 Instrukcje o postępowaniu w razie niebezpieczeństwa (R 19)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

Każdy nowy pasażer statku otrzymuje skrócony instruktaż postępowania w razie niebezpieczeństwa tuż przed rozpoczęciem lub tuż po rozpoczęciu rejsu. Instruktaż ten zawiera wskazówki wymagane w prawie III/3.3. Instruktaż zostaje udzielony w jednym lub więcej językach prawdopodobnie zrozumiałych przez pasażerów. Instruktaż zostaje udzielony z wykorzystaniem statkowej rozgłośni lub innych środków, aby był przynajmniej słyszalny przez pasażerów, którzy go dotychczas nie słyszeli.

12 Gotowość do użytku, konserwacja i inspekcje (R 20)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Przed wyjściem statku z portu i przez cały czas trwania podróży wszystkie środki ratunkowe są sprawne i znajdują się w stanie gotowości do natychmiastowego użycia.

.2 Konserwacja i inspekcje środków ratunkowych są przeprowadzane zgodnie z wymaganiami prawidła SOLAS III/20 ze zmianami.

13 Szkolenie i ćwiczenia opuszczania statku (R 19 + 30)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C i D:

.1 Każdy członek załogi wyznaczony do pełnienia obowiązków związanych z postępowaniem w razie niebezpieczeństwa jest dobrze przygotowany do pełnienia tych obowiązków przed rozpoczęciem podróży.

.2 Ćwiczenia opuszczania statku i ćwiczenia pożarowe są przeprowadzane raz na tydzień.

Każdy członek załogi raz w miesiącu bierze udział w co najmniej jednym ćwiczeniu opuszczania statku i jednym ćwiczeniu pożarowym. Jeżeli w poprzednim miesiącu więcej niż 25 % członków załogi nie uczestniczyło w ćwiczeniach opuszczania statku i pożarowych na danym statku, to ćwiczenia odbywają się przed wyjściem statku z portu. Jeżeli statek wchodzi do eksploatacji po poważnej przebudowie lub kiedy zatrudniona jest nowa załoga, ćwiczenia te są przeprowadzone przed wyjściem statku w morze.

.3 Każde ćwiczenie opuszczania statku obejmuje działania określone prawidłem SOLAS III/19.3.3.1. ze zmianami.

.4 Podczas kolejnych ćwiczeń w miarę możliwości opuszczane są łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze zgodnie z prawidłami SOLAS III/19 ppkt 3.3.2, 3.3.3, 3.3.3.6 i 3.3.7. ze zmianami.

Administracja państwa bandery może wyrazić zgodę, aby łodzie ratunkowe znajdujące się na jednej z burt statku nie były wodowane, jeżeli sposób cumowania tych statków w porcie i zasady odbywania podróży nie pozwalają na wodowanie łodzi ratunkowych na tej burcie. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe są opuszczane co najmniej raz na trzy miesiące i wodowane co najmniej raz w roku.

.5 W przypadku statku wyposażonego w morski system ewakuacji ćwiczenia obejmują działania określone prawidłem III/19.3.3.8. ze zmianami.

.6 Oświetlenie awaryjne używane w przypadku zbiórki i opuszczania statku, zostaje wypróbowane w trakcie każdego ćwiczenia opuszczania statku.

.7 Ćwiczenia pożarowe są przeprowadzane zgodnie z przepisami prawidła SOLAS III/19.3.4. ze zmianami.

.8 Każdy członek załogi przechodzi szkolenie i otrzymuje instruktaż zgodnie z przepisami prawidła SOLAS III/19.4 ze zmianami.

ZAŁĄCZNIK II

FORMULARZ CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO
CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

(Pierzeć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na mocy przepisów

.....
 (nazwa właściwego przepisu lub przepisów stosowanych przez państwo bandery)

i potwierdzające spełnienie przez wymieniony niżej statek przepisów dyrektywy Rady i Parlamentu Europejskiego 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich

pod władzę rządu

.....
 (oficjalna pełna nazwa państwa bandery)

przez

.....
 (oficjalna pełna nazwa właściwej uznanej organizacji zgodnie z przepisów (dyrektywy Rady 94/57/WE))

| Nazwa statku | Numery i litery wyróżniające | Port rejestracji | Liczba pasażerów |
|--------------|------------------------------|------------------|------------------|
| | | | |

Numer IMO ⁽¹⁾:

Długość:

Data położenia stępki lub równorzędnego stadium budowy statku:

Data przeglądu przed oddaniem statku do eksploatacji:

Klasa statku ze względu na obszar morza, po którym statek jest dopuszczony do pływania: A / B / C / D ⁽²⁾Z zastrzeżeniem następujących dodatkowych ograniczeń lub wymogów ⁽³⁾:

⁽¹⁾ Numer identyfikacyjny statku IMO zgodny z uchwałą A.600 (15), jeżeli został nadany.

⁽²⁾ Niepotrzebne przekreślić.

⁽³⁾ Wpisać właściwe ograniczenia trasy rejsu, obszaru pływania lub granice okresu eksploatacji lub dodatkowe wymogi związane ze szczególnymi lokalnymi okolicznościami.

(Odwrotna strona świadectwa)

Przegląd przed oddaniem statku do eksploatacji

Stwierdza się:

1. że statek został poddany przeglądowi, zgodnie z wymogami art. 12 dyrektywy Rady i Parlamentu Europejskiego 2009/45/WE,
2. że przegląd ten wykazał, iż statek w pełnym zakresie spełnia wymagania dyrektywy 2009/45/WE,
3. że, na mocy uprawnień nadanych mu art. 9 ust. 3 dyrektywy 2009/45/WE, statek jest zwolniony z następujących wymogów dyrektywy:

.....

.....

.....

Warunki, na jakich udzielono zwolnienia, jeżeli występują:

.....

.....

.....

4. że wyznaczone zostały następujące podziałowe linie ładunkowe:

| podziałowe linie ładunkowe wyznaczone i oznakowane na burcie na śródokręciu (prawdło II-1/B/11) | Wolna burta (w milimetrach) | Uwagi dotyczące alternatywnych warunków pracy |
|---|-----------------------------|---|
| C.1 (1) | | |
| C.2 | | |
| C.3 | | |

Niniejsze świadectwo jest ważne do (data następnego przeglądu odnawiającego), zgodnie z art. 12 dyrektywy 2009/45/WE.

Wystawiono w dnia
(miejsce wystawienia świadectwa) (data wystawienia)

.....
(podpis urzędnika wydającego świadectwo)

i/lub

.....
(pieczęć organu wydającego certyfikat)

jeżeli dokument jest podpisany, należy dodać następujący ustęp w brzmieniu:

Niżej podpisany oświadcza, że jest należycie upoważniony przez wymienione państwo bandery do wystawienia niniejszego świadectwa bezpieczeństwa statku pasażerskiego.

.....
(podpis)

(1) Cyfry arabskie następujące po literze „C” w zapisach podziałowych linii ładunkowych można zastąpić cyframi rzymskimi, jeżeli administracja państwa bandery stwierdzi, że trzeba wprowadzić rozróżnienie od międzynarodowych zapisów podziałowych linii ładunkowych.

(Następna strona świadectwa)

Przeglądy okresowe

Zaświadcza się, że w wyniku okresowego przeglądu określonego w art. 12 dyrektywy Rady i Parlamentu Europejskiego 2009/45/WE stwierdzono, że statek odpowiada wszystkim stosownym wymogom dyrektywy 2009/45/WE.

Miejsce Data

.....

(podpis i/lub pieczęć organu wystawiającego świadectwo)

Miejsce Data

.....

(podpis i/lub pieczęć organu wystawiającego świadectwo)

Miejsce Data

.....

(podpis i/lub pieczęć organu wystawiającego świadectwo)

Miejsce Data

.....

(podpis i/lub pieczęć organu wystawiającego świadectwo)

Miejsce Data

.....

(podpis i/lub pieczęć organu wystawiającego świadectwo)

ZAŁĄCZNIK III

WYTYCZNE DOTYCZĄCE WYMAGAŃ BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW PASAŻERSKICH I SZYBKICH JEDNOSTEK PASAŻERSKICH DLA OSÓB O OGRANICZONYCH MOŻLIWOŚCIACH PORUSZANIA SIĘ

(określonych w art. 8)

Stosując wytyczne zawarte w niniejszym załączniku, państwa członkowskie przestrzegają okólnika MSC/735 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) z dnia 24 czerwca 1996 r. zatytułowanego „Zalecenie w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich, które odpowiadają potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych”.

1. DOSTĘP DO STATKU

Statki powinny być budowane i wyposażane w taki sposób, aby osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się mogły zaokrętować się i opuścić statek w sposób łatwy i bezpieczny oraz aby te osoby miały zapewnione przejście między pokładami bez pomocy lub za pomocą ramp, wind lub podnośników. Informacje o takim dostępie powinny zostać umieszczone przy innych wejściach na statek oraz w innych właściwych miejscach na całym statku.

2. ZNAKI

Znaki na statku zapewnione w celu ułatwienia pasażerom poruszania się po statku powinny być dostępne i łatwo czytelne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (łącznie z osobami z uszkodzeniem narządów czucia) oraz powinny być umieszczone we wszystkich kluczowych punktach statku.

3. ŚRODKI PRZEKAZYWANIA WIADOMOŚCI

Armator powinien posiadać na statku środki wizualne i ustne do zapewniania komunikatów, takich jak dotyczących opóźnień, zmian rozkładu rejsu oraz usług pokładowych, przeznaczonych dla osób o różnych formach ograniczenia możliwości poruszania się.

4. ALARM

System alarmowy oraz przyciski alarmowe muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby były dostępne i mogły zaalarmować wszystkich pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, łącznie z osobami z uszkodzeniem narządów czucia oraz osobami upośledzonymi umysłowo.

5. WYMAGANIA DODATKOWE ZAPEWNIAJĄCE MOŻLIWOŚĆ PORUSZANIA SIĘ NA STATKU

Poręcze, korytarze i przejścia, otwory drzwiowe i drzwi umożliwiają poruszanie się osób na wózkach inwalidzkich. Windy, pokłady samochodowe, pomieszczenia dla pasażerów, kajuty i umywalnie są zaprojektowane w taki sposób, aby były dostępne w odpowiednim i proporcjonalnym stopniu dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

ZAŁĄCZNIK IV

CZĘŚĆ A

Uchylona dyrektywa i lista jej kolejnych zmian

(określone w art. 17)

Dyrektywa Rady 98/18/WE
(Dz.U. L 144, 15.5.1998, s. 1)

Dyrektywa Komisji 2002/25/WE
(Dz.U. L 98, 15.4.2002, s. 1)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/84/WE
(Dz.U. L 324, 29.11.2002, s. 53)

wyłącznie artykuł 7

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/24/WE
(Dz.U. L 123, 17.5.2003, s. 18)

Dyrektywa Komisji 2003/75/WE
(Dz.U. L 190, 30.7.2003, s. 6)

CZĘŚĆ B

Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego i stosowania

(określonych w art. 17)

| Dyrektywa | Termin przeniesienia | Data stosowania |
|------------|-------------------------|--|
| 98/18/WE | 1 lipca 1998 r. | |
| 2002/25/WE | 15 października 2002 r. | 1 stycznia 2003 r., chyba że ustalono inaczej w załączniku do dyrektywy. |
| 2002/84/WE | 23 listopada 2003 r. | |
| 2003/24/WE | 16 listopada 2004 r. | |
| 2003/75/WE | 31 stycznia 2004 r. | |

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

| Dyrektywa 98/18/WE | Niniejsza dyrektywa |
|--|--|
| art. 1 | art. 1 |
| art. 2 wyrażenie wprowadzające | art. 2 wyrażenie wprowadzające |
| art. 2 lit. a) | art. 2 lit. a) |
| art. 2 lit. b) | art. 2 lit. b) |
| art. 2 lit. c) | art. 2 lit. c) |
| art. 2 lit. d) | art. 2 lit. d) |
| art. 2 lit. e) | art. 2 lit. e) |
| art. 2 lit. ea) | art. 2 lit. f) |
| art. 2 lit. f) wyrażenie wprowadzające | art. 2 lit. g) wyrażenie wprowadzające |
| art. 2 lit. f) tiret pierwsze | art. 2 lit. g) ppkt (i) |
| art. 2 lit. f) tiret drugie | art. 2 lit. g) ppkt (ii) |
| art. 2 lit. g) | art. 2 lit. h) |
| art. 2 lit. h) | art. 2 lit. i) |
| art. 2 lit. ha) | art. 2 lit. j) |
| art. 2 lit. i) | art. 2 lit. k) |
| art. 2 lit. j) | art. 2 lit. l) |
| art. 2 lit. k) | art. 2 lit. m) |
| art. 2 lit. l) | art. 2 lit. n) |
| art. 2 lit. m) | art. 2 lit. o) |
| art. 2 lit. n) | art. 2 lit. p) |
| art. 2 lit. o) | art. 2 lit. q) |
| art. 2 lit. p) | art. 2 lit. r) |
| art. 2 lit. q) | art. 2 lit. s) |
| art. 2 lit. r) | art. 2 lit. t) |
| art. 2 lit. s) | art. 2 lit. u) |
| art. 2 lit. t) | art. 2 lit. v) |
| art. 2 lit. u) | art. 2 lit. w) |
| art. 2 lit. v) | art. 2 lit. x) |

| Dyrektywa 98/18/WE | Niniejsza dyrektywa |
|--|---|
| art. 2 lit. w) | art. 2 lit. y) |
| art. 3 ust. 1 | art. 3 ust. 1 |
| art. 3 ust. 2 wyrażenie wprowadzające | art. 3 ust. 2 wyrażenie wprowadzające |
| art. 3 ust. 2 lit. a) wyrażenie wprowadzające | art. 3 ust. 2 lit. a) wyrażenie wprowadzające |
| art. 3 ust. 2 lit. a) tiret pierwsze do siódmego | art. 3 ust. 2 lit. a) ppkt (i)–(vii) |
| art. 3 ust. 2 lit. b) wyrażenie wprowadzające | art. 3 ust. 2 lit. b) wyrażenie wprowadzające |
| art. 3 ust. 2 lit. b) tiret pierwsze do trzeciego | art. 3 ust. 2 lit. b) ppkt (i)–(iii) |
| art. 4–6 | art. 4–6 |
| art. 6a | art. 7 |
| art. 6b | art. 8 |
| art. 7 ust. 1–3 | art. 9 ust. 1–3 |
| art. 7 ust. 4 wyrażenie wprowadzające | art. 9 ust. 4 akapit pierwszy |
| art. 7 ust. 4 lit. a) | art. 9 ust. 4 akapit drugi |
| art. 7 ust. 4 lit. b) | art. 9 ust. 4 akapit trzeci |
| art. 7 ust. 4 lit. c) | art. 9 ust. 4 akapit czwarty |
| art. 7 ust. 4 lit. d) | art. 9 ust. 4 akapit piąty |
| art. 7 ust. 4 lit. e) | art. 9 ust. 4 akapit szósty |
| art. 7 ust. 5 | art. 9 ust. 5 |
| art. 8 akapit pierwszy wyrażenie wprowadzające | art. 10 ust. 1 wyrażenie wprowadzające |
| art. 8 akapit pierwszy lit. a) ppkt (i) | art. 10 ust. 1 lit. a) |
| art. 8 akapit pierwszy lit. a) ppkt (ii) | art. 10 ust. 1 lit. b) |
| art. 8 akapit pierwszy lit. a) ppkt (iii) | art. 10 ust. 1 lit. c) |
| art. 8 akapit pierwszy lit. a) ppkt (iv) | art. 10 ust. 1 lit. d) |
| art. 8 akapit pierwszy wyrażenie końcowe | art. 10 ust. 1 wyrażenie wprowadzające |
| art. 8 akapit pierwszy lit. b) wyrażenie wprowadzające | art. 10 ust. 2 wyrażenie wprowadzające |
| art. 8 akapit pierwszy lit. b) ppkt (i) | art. 10 ust. 2 lit. a) |
| art. 8 akapit pierwszy lit. b) ppkt (ii) | art. 10 ust. 2 lit. b) |
| — | art. 10 ust. 3 |
| art. 8 akapit drugi | art. 10 ust. 4 |
| art. 9 ust. 1 i 2 | art. 11 ust. 1 i 2 |
| — | art. 11 ust. 3 |

| Dyrektywa 98/18/WE | Niniejsza dyrektywa |
|---|--|
| art. 9 ust. 3 | — |
| art. 10 | art. 12 |
| art. 11 | art. 13 |
| art. 12 wyrażenie wprowadzające i artykuł 12 ust. 1 wyrażenie wprowadzające | art. 14 ust. 1 wyrażenie wprowadzające |
| art. 12 akapit pierwszy ust. 1 lit. a) oraz b) | art. 14 ust. 1 lit. a) oraz b) |
| art. 12 akapit pierwszy ust. 2 zdanie pierwsze | art. 14 ust. 2 akapit pierwszy |
| art. 12 akapit pierwszy ust. 2 zdanie drugie | art. 14 ust. 2 akapit drugi |
| art. 13 | art. 15 |
| art. 14 ust. 1 i 2 | — |
| art. 14 ust. 3 | art. 16 |
| — | art. 17 |
| art. 15 | art. 18 |
| art. 16 | art. 19 |
| Załącznik I | Załącznik I |
| Załącznik II | Załącznik II |
| Załącznik III | Załącznik III |
| — | Załącznik IV |
| — | Załącznik V |