

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI (UE) 2016/844

z dnia 27 maja 2016 r.

zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 10 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dokonano zmian w niektórych międzynarodowych konwencjach określonych w art. 2 lit. a) dyrektywy 2009/45/WE.
- (2) Zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy 2009/45/WE załączniki do tej dyrektywy mogą zostać zmienione w celu stosowania zmian dokonanych w międzynarodowych konwencjach.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/45/WE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS), ustanowionego na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 lipca 2017 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 maja 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w rozdziale II-1:

a) dodaje się правило II-1/A-1/4 w brzmieniu:

„4. Ochrona przed hałasem

STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

.1 Statki o pojemności brutto 1 600 ton i większej należy budować w sposób ograniczający hałas na statku i chroniący załogę przed hałasem zgodnie z Kodeksem IMO w sprawie poziomu hałasu na statkach przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.337(91), który może zostać zmieniony przez IMO.”;

b) правило II-1/C/6.2.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2 zdolne do przełożenia steru z wychylenia o 35° na jedną burtę do wychylenia o 35° na drugą burtę przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z największą prędkością eksploatacyjną oraz w tych samych warunkach z wychylenia 35° na jedną burtę do wychylenia 30° na drugą burtę w czasie nieprzekraczającym 28 sekund. Jeżeli wykazanie zgodności z tym wymogiem nie jest możliwe podczas prób na morzu przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z prędkością odpowiadającą liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby, zgodność z tym wymogiem, bez względu na datę budowy statku, można wykazać za pomocą jednej z poniższych metod:

.1 podczas prób na morzu statek na równej stępce i przy pełnym zanurzeniu steru porusza się naprzód z prędkością odpowiadającą liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby; albo

.2 jeżeli podczas prób na morzu nie jest możliwe pełne zanurzenie steru, odpowiednia prędkość naprzód obliczana jest na podstawie zanurzonej powierzchni płetwy sterowej przy proponowanym stanie załadowania podczas próby na morzu. Z obliczonej prędkości naprzód wynika siła i moment obrotowy przenoszone na główne urządzenie sterowe o co najmniej tak wysokich parametrach, jakby było testowane przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z prędkością odpowiadającą liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby; albo

.3 siła i moment obrotowy steru przy stanie załadowania podczas próby na morzu zostały rzetelnie przewidziane i ekstrapolowane na stan całkowitego załadowania. Prędkość statku odpowiada liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby.”;

c) правило II-1/C/6.3.2 otrzymuje brzmienie:

„2 zdolne do przełożenia steru z wychylenia o 15 ° na jedną burtę do wychylenia o 15 ° na drugą burtę w czasie nieprzekraczającym 60 sekund przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z prędkością równą połowie największej prędkości eksploatacyjnej lub z prędkością 7 węzłów, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa. Jeżeli wykazanie zgodności z tym wymogiem nie jest możliwe podczas prób na morzu przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z prędkością równą połowie prędkości odpowiadającej liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby lub prędkości 7 węzłów, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa, zgodność z tym wymogiem, bez względu na datę budowy statku, można wykazać za pomocą jednej z poniższych metod:

.1 podczas prób na morzu statek na równej stępce i przy pełnym zanurzeniu steru porusza się naprzód z prędkością równą połowie prędkości odpowiadającej liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby lub prędkości 7 węzłów, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; albo

- .2 jeżeli podczas prób na morzu nie jest możliwe pełne zanurzenie steru, odpowiednia prędkość naprzód obliczana jest na podstawie zanurzonej powierzchni płetwy sterowej przy proponowanym stanie załadowania podczas próby na morzu. Z obliczonej prędkości naprzód wynika siła i moment obrotowy przenoszone na rezerwowe urządzenie sterowe o co najmniej tak wysokich parametrach, jakby było testowane przy największym zanurzeniu statku, który porusza się naprzód z prędkością równą połowie prędkości odpowiadającej liczbie maksymalnych stałych obrotów głównego silnika i maksymalnemu przewidzianemu skokowi śruby lub prędkości 7 węzłów, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; albo
- .3 siła i moment obrotowy steru przy stanie załadowania podczas próby na morzu zostały rzetelnie przewidziane i ekstrapolowane na stan całkowitego załadowania;”;

d) w prawidło II-1/C/15 podtytuł otrzymuje brzmienie:

„NOWE STATKI KLASY B, C I D NIEOBJĘTE PRAWIDŁEM II-1/A-1/4”;

2) w rozdziale II-2:

a) dodaje się prawidła II-2/A/2.28 i II-2/A/2.29 w brzmieniu:

„28 W celu stosowania prawidła II-2/B/9a kłapa pożarowa oznacza urządzenie zamontowane w kanałach wentylacyjnych, które w normalnych warunkach pozostaje otwarte, aby umożliwić przepływ powietrza w kanale, natomiast podczas pożaru zostaje zamknięte, aby uniemożliwić taki przepływ i tym samym ograniczyć przedostawanie się ognia. Z powyższą definicją wiążą się następujące terminy:

- .1 automatyczna kłapa pożarowa oznacza klapę pożarową, która zamyka się samoczynnie, jeżeli jest wystawiona na działanie ognia;
- .2 ręczna kłapa pożarowa oznacza klapę pożarową, która jest przeznaczona do ręcznego, bezpośredniego otwierania lub zamykania przez załogę; oraz
- .3 zdalnie sterowana kłapa pożarowa oznacza klapę pożarową, która jest zamykana przez urządzenie sterowane przez załogę znajdujące się od tej klapy w pewnej odległości.

.29 W celu stosowania prawidła II-2/B/9a kłapa dymowa oznacza urządzenie zamontowane w kanałach wentylacyjnych, które w normalnych warunkach pozostaje otwarte, aby umożliwić przepływ powietrza w kanale, natomiast podczas pożaru jest zamykane, aby uniemożliwić taki przepływ i tym samym ograniczyć przedostawanie się dymu i gorących gazów. Kłapa dymowa nie musi zwiększać odporności przegrody przeciwogniowej, przez którą przechodzi kanał wentylacyjny. Z powyższą definicją wiążą się następujące terminy:

- .1 automatyczna kłapa dymowa oznacza klapę dymową, która zamyka się samoczynnie, jeżeli jest wystawiona na działanie dymu lub gorących gazów;
- .2 ręczna kłapa dymowa oznacza klapę dymową, która jest przeznaczona do ręcznego, bezpośredniego otwierania lub zamykania przez załogę; oraz
- .3 zdalnie sterowana kłapa dymowa oznacza klapę dymową, która jest zamykana przez urządzenie sterowane przez załogę znajdujące się od tej klapy w pewnej odległości.”;

b) prawidło II-2/A/6.8.2.1 otrzymuje brzmienie:

„1 pożarowo niebezpieczne elementy silników spalinowych stosowanych do napędu głównego statku i wytwarzania energii, a w przypadku statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2018 r. lub po tej dacie – pożarowo niebezpieczne elementy wszystkich silników spalinowych;”;

c) formuła wprowadzająca prawidło II-2/A/11.1 otrzymuje brzmienie:

„1 W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2019 r. zestaw strażacki obejmuje;”;

d) dodaje się prawidła II-2/A/11.1.1.3 i II-2/A/11.1a w brzmieniu:

„1.3 Najpóźniej od dnia 1 lipca 2019 r. niezależny aparat oddechowy na sprężone powietrze wchodzący w skład zestawu strażackiego jest zgodny z rozdziałem 3 pkt 2.1.2.2 kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.

.1a W przypadku statków zbudowanych dnia 1 lipca 2019 r. lub po tej dacie zestaw strażacki jest zgodny z kodeksem systemów bezpieczeństwa pożarowego.”;

e) dodaje się prawidło II-2/A/11.4a w brzmieniu:

„4a Komunikacja na wypadek pożaru:

Na statkach, w przypadku których wymagany jest co najmniej jeden zestaw strażacki i które zbudowano dnia 1 stycznia 2018 r. lub po tej dacie, w celu zapewnienia komunikacji na wypadek pożaru znajdują się co najmniej dwa przenośne radiotelefony do łączności dwukierunkowej dla każdej ze stron walczącej z pożarem. W przypadku statków zasilanych skroplonym gazem ziemnym (LNG), statków pasażerskich ro-ro z zamkniętymi pomieszczeniami ro-ro lub pomieszczeniami kategorii specjalnej, wspomniane przenośne radiotelefony do łączności dwukierunkowej są przeciwybuchowe lub iskrobezpieczne. Statki zbudowane przed dniem 1 stycznia 2018 r. spełniają wymogi niniejszego prawidła najpóźniej do pierwszego przeglądu po dniu 1 lipca 2019 r.”;

f) dodaje się prawidło II-2/A/15.2.6 w brzmieniu:

„6 na statkach podlegających prawidłu II-2/A/11 butle do aparatów oddechowych używanych podczas ćwiczeń uzupełnia się lub wymienia przed rozpoczęciem rejsu.”;

g) prawidło II-2/B/5.1 otrzymuje brzmienie:

„1 Oprócz spełnienia szczególnych wymagań, dotyczących odporności ogniowej przegród i pokładów, wymienionych w innym miejscu w niniejszej części, w stosownych przypadkach minimalna odporność ogniowa przegród i pokładów odpowiada warunkom podanym w tabelach 5.1 albo 5.1a oraz 5.2 albo 5.2a.

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.”;

h) w prawidło II-2/B/5.4 po tabeli 5.1 dodaje się tabelę 5.1a:

„Poniższa tabela dotyczy WSZYSTKICH STATKÓW KLASY B, C i D ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

Tabela 5.1a

Odporność ogniowa przegród oddzielających przyległe pomieszczenia

Pomieszczenia		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
Posterunki dowodzenia	(1)	A-0 ^e	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60	
Korytarze	(2)		C ^e	B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-15	A-60	A-15	A-0 ^d	*	A-30
Pomieszczenia mieszkalne	(3)			C ^e	A-0 ^e B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Klatki schodowe	(4)				A-0 ^e B-0 ^e	A-0 ^e B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15	A-0 ^d	*	A-30
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

Pomieszczenia		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Inne przedziały maszynowe	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Pomieszczenia ładunkowe	(8)								*	A-0	*	A-0
Pomieszczenia służbowe (o dużym zagrożeniu pożarowym)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Pokłady otwarte	(10)											A-0
Pomieszczenia kategorii specjalnej lub pomieszczenia ro-ro	(11)											A-30 ^o

i) w prawidło II-2/B/5.4 po tabeli 5.2 dodaje się tabelę 5.2a:

„Poniższa tabela dotyczy WSZYSTKICH STATKÓW KLASY B, C i D ZBUDOWANYCH DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

Tabela 5.2a

Odporność ogniowa pokładów oddzielających przyległe pomieszczenia

Pomieszczenie pod ↓ Pomieszczenie → nad		(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-60
Korytarze	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
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-30
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-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-30 A-0 ^d	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Pokłady otwarte	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Pomieszczenia kategorii specjalnej lub pomieszczenia ro-ro	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 ^d	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Uwagi do tabel 5.1, 5.1a, 5.2 i 5.2a

- (a) W celu wyjaśnienia, do czego ma zastosowanie, zob. przepisy II-2/B/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 pomieszczeniami kuchennymi nie jest wymagana, lecz między pomieszczeniem kuchennym i magazynem farb wymagana jest przegroda klasy »A-0«.
- (c) Przegrody oddzielające od siebie sterówkę i kabinę nawigacyjną mogą być klasy »B-0«.
- (d) Zob. pkt .2.3 i .2.4 niniejszego przepisu.
- (e) Do celów stosowania przepisu 2.1.2 oznaczenia »B-0« i »C« występujące w tabeli 5.1 i 5.1a należy odczytywać jako »A-0«.
- (f) Nie ma potrzeby stosowania izolacji pożarowej, jeżeli przedział maszynowy kategorii 7 posiada mały lub zerowy stopień zagrożenia pożarowego.
- (*) Jeżeli w tabelach znajduje się symbol »*« to wymaga się, aby przegroda była wykonana ze stali lub innego równoważnego materiału, lecz nie jest wymagane, aby była przegrodą klasy »A«. Jednakże w przypadku statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2003 r. lub po tej dacie, których pokład niebędący pokładem kategorii 10 posiada przejście na przeprowadzenie kabli i przewodów elektrycznych, przewodów rurowych i wentylacyjnych, takie przejście jest uszczelnione, aby uniemożliwić przedostanie się płomieni i dymu. W przegrodach oddzielających posterunki dowodzenia (awaryjne zespoły prądotwórcze) i odkryte pokłady mogą znajdować się wloty powietrza nieposiadające zamknięć, chyba że zainstalowano tam stałą gazową instalację gaśniczą. Do celów stosowania przepisu II-2/B/2.1.2. symbol »*« występujący w tabeli 5.2 i 5.2a, oprócz kategorii 8 i 10, należy odczytywać jako »A-0«.”;
- j) dodaje się przepis II-2/B/6.3.4 w brzmieniu:

„STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

.3.4 Należy przewidzieć dwie drogi ewakuacji z głównego warsztatu w przedziale maszynowym. Przynajmniej jedna z tych dróg zapewnia ciągłą osłonę od ognia, aż do bezpiecznego miejsca poza przedziałem maszynowym.”;

- k) tytuł przepisu II-2/B/9 otrzymuje brzmienie:

„9. System wentylacji na statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2018 r. (R 32)”;

- l) dodaje się przepis II-2/B/9a w brzmieniu:

„9a. System wentylacji na statkach

STATKI KLASY B, C i D zbudowane dnia 1 stycznia 2018 r. lub po tej dacie

.1 Informacje ogólne

- .1 Kanały wentylacyjne, w tym pojedyncze i podwójne kanały wentylacyjne w ścianach, wykonane są ze stali lub innego równoważnego materiału, poza elastycznymi, krótkimi mieszankami o długości nieprzekraczającej 600 mm używanymi do łączenia wentylatorów z kanałami w pomieszczeniach urządzeń klimatyzacyjnych. O ile wyraźnie nie przewidziano inaczej w pkt .1.6, jakkolwiek inny materiał, z którego wykonane są kanały, łącznie z izolacją, jest również materiałem niepalnym. Jednakże krótkie kanały o długości nieprzekraczającej 2 m i wolnej powierzchni przekroju poprzecznego mniejszej niż 0,02 m² (termin wolna powierzchnia przekroju poprzecznego oznacza, także w przypadku kanału preizolowanego, powierzchnię obliczaną na podstawie wewnętrznych wymiarów samego przewodu, a nie izolacji) nie muszą być wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- .1 kanały wykonane są z materiału niepalnego, który może być wewnętrznie lub zewnętrznie pokryty powłokami o własności wolnego rozprzestrzeniania się płomienia i, w każdym

przypadku, o ciepło spalania nie większym niż 45 MJ/m² powierzchni dla zastosowanej grubości. Ciepło spalania oblicza się zgodnie z zaleceniami opublikowanymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, w szczególności publikacją ISO 1716:2002 »Reakcja na ogień wyrobów budowlanych – Oznaczanie ciepła spalania«;

- .2 kanały są stosowane wyłącznie w końcowym odcinku systemu wentylacyjnego; oraz
- .3 kanały nie znajdują się w odległości mniejszej niż 600 mm, mierząc wzdłuż ich długości, od przejścia przez przegrodę klasy »A« lub »B«, włączając w to sufit ciągły klasy »B«.

.2 Następujące urządzenia zostają poddane próbom zgodnie z kodeksem stosowania procedur prób ogniowych (FTP):

- .1 kłapy pożarowe wraz ze środkami ich obsługi; nie wymaga się jednak poddania próbom kłap umieszczonych w dolnym końcu kanału w przypadku kanałów wyciągowych znad pieca kuchennego, które muszą być wykonane ze stali i być w stanie zatrzymać cug; oraz
- .2 kanały przebiegające przez przegrody klasy »A«; przeprowadzenie prób nie jest jednak obowiązkowe, jeżeli stalowe tuleje są przytwierdzone bezpośrednio za pomocą nitów lub śrub bądź przyspawane do kanałów wentylacyjnych.
- .3 Kłapy pożarowe są łatwo dostępne. Jeżeli umieszczono je za sufitami lub oszalowaniem, takie sufity lub oszalowania posiadają kłapy rewizyjne z tabliczką z numerem identyfikacyjnym kłapy pożarowej. Numer identyfikacyjny kłapy pożarowej znajduje się również na wszystkich urządzeniach zdalnego sterowania klapą.
- .4 Kanały wentylacyjne wyposażone są w kłapy rewizyjne dla inspekcji i czyszczenia. Kłapy rewizyjne umieszczone są obok kłap pożarowych.
- .5 Główne wloty i wyloty systemów wentylacyjnych mogą być zamykane z zewnątrz pomieszczenia, które jest wentylowane. Środki zamykające są łatwo dostępne, widocznie i stale oznakowane oraz wskazują stanowisko sterowania urządzeniem zamykającym.
- .6 Palne uszczelki w kołnierзовych połączeniach kanałów wentylacyjnych nie mogą być stosowane w obrębie 600 mm od przejścia przez przegrody pożarowe klasy »A« lub »B« oraz w kanałach, dla których wymaga się, aby stanowiły konstrukcje pożarowe klasy »A«.
- .7 Nie stosuje się przejść lub kanałów wentylacyjnych między dwoma pomieszczeniami zamkniętymi z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w prawidło II-2/B/7.7.

.2 Rozmieszczenie kanałów

- .1 Systemy wentylacji przedziałów maszynowych kategorii A, pomieszczeń dla pojazdów, pomieszczeń ro-ro, pomieszczeń kuchennych, pomieszczeń kategorii specjalnej i pomieszczeń ładunkowych są odizolowane od siebie i systemów wentylacji pozostałych pomieszczeń. Jednakże na statkach pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów systemy wentylacji pomieszczeń kuchennych nie muszą być całkowicie odseparowane od innych systemów wentylacji, lecz mogą być obsługiwane przez odrębne kanały systemu wentylacyjnego obsługującego inne pomieszczenia. W takim przypadku w kanale wentylacyjnym pomieszczenia kuchennego, w pobliżu systemu wentylacji, zainstalowana jest kłapa pożarowa z automatycznym zamknięciem.
- .2 Kanały wentylacyjne pomieszczeń maszynowych kategorii A, pomieszczeń kuchennych, pomieszczeń dla pojazdów, pomieszczeń ro-ro lub pomieszczeń kategorii specjalnej nie przebiegają przez pomieszczenia mieszkalne, pomieszczenia użytkowe lub stanowiska sterowania, o ile nie spełniają warunków wymienionych w pkt .2.4.
- .3 Kanały wentylacyjne pomieszczeń mieszkalnych, pomieszczeń służbowych lub stanowisk sterowania nie przebiegają przez pomieszczenia maszynowe kategorii A, pomieszczenia kuchenne, pomieszczenia dla pojazdów, pomieszczenia ro-ro lub pomieszczenia kategorii specjalnej, o ile nie spełniają warunków wymienionych w pkt .2.4.
- .4 Zgodnie z pkt .2.2 i .2.3 kanały są:
 - .1.1 wykonane ze stali o grubości co najmniej 3 mm w przypadku kanałów o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego mniejszej niż 0,075 m², co najmniej 4 mm w przypadku kanałów o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego od 0,075 m² do 0,45 m² i co najmniej 5 mm w przypadku kanałów o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego większej niż 0,45 m²;

- .1.2 odpowiednio podparte i usztywnione;
- .1.3 wyposażone w automatyczne kłapy pożarowe umiejscowione przy przegrodzie, przez którą przechodzą; oraz
- .1.4 izolowane zgodnie z normą klasy »A-60« od przegród obsługiwanych pomieszczeń na długości co najmniej 5 m za każdą klapą pożarową;

albo

- .2.1 są wykonane ze stali zgodnie z pkt .2.4.1.1 i .2.4.1.2; oraz
- .2.2 izolowane zgodnie z normą klasy »A-60« we wszystkich pomieszczeniach, przez które przechodzą, z wyjątkiem kanałów przechodzących przez pomieszczenia kategorii 9 i 10, jak określono w prawidło II-2/B/4.2.2.

.5 Do celów pkt .2.4.1.4 i .2.4.2.2 kanały są izolowane na całej powierzchni przekroju zewnętrznego. Uznaje się, że kanały, które znajdują się poza danym pomieszczeniem, ale do niego przylegają i mają z nim co najmniej jedną wspólną powierzchnię, przechodzą przez to pomieszczenie i w związku z tym muszą być izolowane na wspólnej powierzchni na długości co najmniej 450 mm wzdłuż kanału (szkice takiego rozmieszczenia można znaleźć w rozdziale II-2 ujednoliconej interpretacji konwencji SOLAS (MSC.1/Circ.1276)).

.6 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. Miejsce kontroli jest łatwo dostępne oraz oznakowane w sposób wyraźny i dobrze widoczny. Kanały między przegrodą i klapą są wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału zgodnie z pkt .2.4.1.1 i .2.4.1.2 oraz izolowane przynajmniej do tego samego poziomu odporności ogniowej co przegrody, przez które przechodzą. Przynajmniej od strony przegrody klapa posiada dobrze widoczny wskaźnik pokazujący miejsce sterowania klapą.

.3 Informacje szczegółowe na temat kłap pożarowych i przebiegu kanałów

.1 Kanały przechodzące przez przegrody klasy »A« spełniają następujące wymagania:

.1 w przypadku gdy niewielkiej grubości kanał o wolnej powierzchni przekroju wewnętrznego nieprzekraczającej 0,02 m² przechodzi przez przegrody klasy »A«, przejścia przegród są otoczone tuleją z blachy stalowej o grubości co najmniej 3 mm i długości co najmniej 200 mm podzielonej na dwie części po 100 mm z każdej strony przegrody lub – w przypadku pokładu – tuleja jest w całości umieszczona w dolnej części pokładu, przez który przechodzi kanał.

.2 w przypadku gdy kanały wentylacyjne o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego od 0,02 m² do 0,075 m² przechodzą przez przegrody klasy »A«, przejścia przegród są otoczone tuleją z blachy stalowej. Grubość kanałów i 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. Takie kanały lub pokrywające je tuleje posiadają izolację przeciwpożarową. Odporność ogniowa izolacji jest nie niższa od odporności ogniowej przegrody lub pokładu, przez który przechodzi kanał; oraz

.3 automatyczne kłapy pożarowe są umieszczone we wszystkich kanałach wentylacyjnych o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego większej niż 0,075 m², które przechodzą przez przegrody klasy »A«. Każda klapa umieszczona jest blisko przegrody, w której znajdują się przejścia, a kanał między klapą i taką przegrodą wykonany jest ze stali zgodnie z pkt .2.4.2.1 i .2.4.2.2. Klapa pożarowa działa automatycznie i istnieje także możliwość zamykania jej ręcznie z obydwu stron przegrody. Klapa posiada dobrze widoczny wskaźnik pokazujący miejsce sterowania klapą. Jednakże kłapy pożarowe nie są obowiązkowe, jeżeli kanały przechodzą przez pomieszczenia odgródzone przegrodą klasy »A«, nie obsługując ich, o ile odporność ogniowa takich kanałów jest taka sama jak odporność ogniowa przegród, przez które przechodzą. Przechodząc przez przegrodę klasy »A«, kanał o powierzchni przekroju poprzecznego większej niż 0,075 m² nie jest podzielony na mniejsze kanały, a następnie z powrotem połączony w pierwotny kanał, aby uniknąć montowania klapy wymaganej niniejszym przepisem.

- .2 Kanały wentylacyjne o wolnej powierzchni przekroju poprzecznego przekraczającej 0,02 m² przechodzące przez przegrody klasy »B« znajdują się w tulejach z blachy stalowej o długości 900 mm z preferowanym podziałem po 450 mm z każdej strony przegrody, o ile na tej długości kanały nie są wykonane ze stali.
 - .3 Istnieje możliwość ręcznego sterowania wszystkimi klapami pożarowymi. Klapy są wyposażone w bezpośrednie mechanizmy zwalniające albo są zamykane w sposób elektryczny, hydrauliczny bądź pneumatyczny. Wszystkie klapy można obsługiwać ręcznie z obydwu stron przegrody. Automatyczne klapy pożarowe, w tym te, którymi można sterować zdalnie, są wyposażone w niezawodne mechanizmy zamykania klapy w przypadku pożaru, nawet w razie braku energii elektrycznej lub utraty ciśnienia hydraulicznego bądź pneumatycznego. Istnieje możliwość ponownego, ręcznego otwarcia zdalnie sterowanych klap pożarowych.
- .4 *Systemy wentylacji na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów*
- .1 Poza wymogami określonymi w pkt .1, .2 i .3 systemy wentylacji na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów spełniają następujące wymagania:
 - .1 Wentylatory są zasadniczo tak rozmieszczone, aby kanały dochodzące do poszczególnych pomieszczeń pozostawały w granicach głównej strefy pionowej.
 - .2 Obudowy klatek schodowych są obsługiwane przez niezależny wentylator i system kanałów wentylacyjnych (wyciągowy i nawiewowy), który nie obsługuje żadnych innych pomieszczeń w systemie wentylacji.
 - .3 Jeżeli kanał, niezależnie od swojej powierzchni przekroju poprzecznego, obsługuje więcej niż jedno pomieszczenie mieszkalne, pomieszczenie służbowe lub stanowisko sterowania znajdujące się na międzypokładzie, w pobliżu miejsca przechodzenia przez każdy z pokładów takich pomieszczeń umieszczona jest automatyczna klapa dymowa, która może być również zamykana ręcznie od strony chronionego pokładu położonego nad klapą. Gdy wentylator obsługuje więcej niż jedno pomieszczenie na międzypokładzie za pomocą odrębnych kanałów w granicach głównej strefy pionowej, przy czym każdy z tych kanałów obsługuje jedno pomieszczenie na międzypokładzie, w każdym kanale, w pobliżu wentylatora znajduje się ręczna klapa dymowa.
 - .4 O ile zaistnieje taka potrzeba, kanały pionowe są izolowane zgodnie z normami określonymi w tabelach 4.1 i 4.2. W stosownych przypadkach kanały są izolowane zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla pokładów, między określonym pomieszczeniem a pomieszczeniem, które obsługują.
- .5 *Kanały wyciągowe znad pieca kuchennego*
- .1 Wymogi dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów
 - .1 Poza wymogami określonymi w pkt .1, .2 i .3 kanały wyciągowe znad pieca kuchennego są zbudowane zgodnie z wymogami określonymi w pkt .2.4.2.1 i .2.4.2.2 oraz izolowane zgodnie z normą klasy »A-60« we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, pomieszczeniach służbowych lub stanowiskach sterowania, przez które przechodzą. Ponadto są one wyposażone w:
 - .1 łapacz tłuszczu, łatwy do zdemontowania w celu czyszczenia, o ile nie zainstalowano alternatywnego zatwierdzonego systemu usuwania tłuszczu;
 - .2 klapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału, na połączeniu między kanałem a okapem pieca kuchennego, która jest automatycznie i zdalnie sterowana, oraz dodatkowo zdalnie sterowaną klapę pożarową umieszczoną w górnej części kanału blisko wylotu kanału;
 - .3 stałe środki do gaszenia pożaru wewnątrz kanału. Instalacje gaśnicze są zgodne z zaleceniami opublikowanymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, w szczególności publikacją ISO 15371:2009, »Statki i technologie morskie – Instalacje gaśnicze dla ochrony wyposażenia kuchennego do gotowania«;
 - .4 zdalnie sterowane urządzenia umożliwiające wyłączenie wentylatorów wyciągowych i nawiewowych, sterowanie klapami pożarowymi wymienionymi w pkt .5.1.1.2 oraz uruchamianie instalacji gaśniczych, które muszą być umieszczone poza pomieszczeniem kuchennym, ale w pobliżu jego wejścia. W przypadku gdy zainstalowany został system

z wieloma odgałęzzeniami, należy przewidzieć środki zamontowane wraz z powyższymi urządzeniami i umożliwiające zdalne zamknięcie wszystkich odgałęzień podłączonych do tego samego głównego kanału przed wpuszczeniem czynnika gaśniczego do kanału; oraz

.5 odpowiednio rozmieszczone kłapy rewizyjne przeznaczone do przeglądów i czyszczenia, w tym klapę znajdującą się blisko wentylatora wyciągowego i klapę umieszczoną w dolnym końcu kanału, gdzie gromadzi się tłuszcz.

.2 W miejscach przejścia przez pomieszczenia mieszkalne lub pomieszczenia, w których znajdują się materiały palne, kanały wyciągowe nad pieca kuchennego umieszczone na pokładach otwartych są zgodne z wymogami określonymi w pkt .5.1.1.

.2 Wymogi dla statków pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów

W miejscach przejścia przez pomieszczenia mieszkalne lub pomieszczenia, w których znajdują się materiały palne, kanały wyciągowe nad pieca kuchennego wykonane są zgodnie z wymogami określonymi w pkt .2.4.1.1 i .2.4.1.2. Każdy kanał wylotowy jest wyposażony w:

.1 łapacz tłuszczu, łatwy do zdemontowania w celu oczyszczenia;

.2 klapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału, na połączeniu między kanałem a okapem pieca kuchennego, która jest automatycznie i zdalnie sterowana, oraz dodatkowo zdalnie sterowaną klapę pożarową umieszczoną w górnej części kanału blisko wylotu kanału;

.3 instalację obsługiwaną wewnątrz pomieszczenia kuchennego i umożliwiającą wyłączenie wentylatorów wyciągowych i nawiewowych; oraz

.4 stałe środki do gaszenia pożaru wewnątrz kanału.

.6 *Pomieszczenia urządzeń wentylacyjnych obsługujące pomieszczenia maszynowe kategorii A, w których znajdują się silniki spalinowe*

.1 Jeżeli pomieszczenie urządzeń wentylacyjnych obsługuje tylko przyległe pomieszczenie maszynowe, o którym mowa, oraz jeżeli nie ma przegrody pożarowej między pomieszczeniem urządzeń wentylacyjnych a tym pomieszczeniem maszynowym, mechanizmy zamykające kanał wentylacyjny lub kanały obsługujące pomieszczenie maszynowe znajdują się poza pomieszczeniem urządzeń wentylacyjnych i pomieszczeniem maszynowym.

.2 Jeżeli pomieszczenie urządzeń wentylacyjnych obsługuje nie tylko pomieszczenie maszynowe, o którym mowa, ale i inne pomieszczenia oraz jeżeli są oddzielone od tego pomieszczenia maszynowego przegrodą klasy »A-0« wraz z przejściami, mechanizmy zamykające kanał wentylacyjny lub kanały obsługujące pomieszczenie maszynowe mogą znajdować się w pomieszczeniu urządzeń wentylacyjnych.

.7 *Systemy wentylacji dla pralni na statkach pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów*

Kanały wyciągowe z pralni i suszarni stanowiących pomieszczenia kategorii 13, jak określono w prawidła II-2/B//.2.2, są wyposażone w:

.1 filtry, łatwe do zdemontowania w celu oczyszczenia;

.2 klapę pożarową umieszczoną w dolnym końcu kanału, która jest automatycznie i zdalnie sterowana;

.3 zdalnie sterowane urządzenia umożliwiające wyłączenie wentylatorów wyciągowych i nawiewowych oraz sterowanie klapami pożarowymi wymienionymi w pkt .7.2; oraz

.4 odpowiednio rozmieszczone kłapy rewizyjne przeznaczone do przeglądów i czyszczenia.”;

m) dodaje się prawidła II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 i II-2/B/13.6 w brzmieniu:

„STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

.4 Stałą instalację wykrywania i sygnalizacji pożaru uznanego typu, spełniającą odpowiednie wymagania prawidła II-2/A/9, należy zainstalować w przedziałach maszynowych, w przypadku których:

.4.1 zatwierdzono zamontowanie automatycznych i zdalnych układów i urządzeń sterowania zastępujących ciągłe obsadzenie pomieszczenia załogą; oraz

- .4.2 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.
- .5 Stałą instalację wykrywania i sygnalizacji pożaru uznanego typu, spełniającą odpowiednie wymagania prawidła II-2/A/9, należy zainstalować w pomieszczeniach zamkniętych, w których znajdują się spalarnie.
- .6 W odniesieniu do stałej instalacji wykrywania i sygnalizacji pożaru wymaganej w prawidłach II-2/B/13.4 i 13.5 zastosowanie mają następujące wymagania:

instalacja wykrywania pożaru jest tak zaprojektowana, a jej czujki tak rozmieszczone, aby szybko wykrywać wybuch pożaru w dowolnej części tych pomieszczeń w normalnych warunkach pracy urządzeń maszynowych oraz przy zmieniającej się wydajności wentylacji stosownie do zakresu przewidywanych zmian temperatury otoczenia. W instalacjach wykrywania nie należy stosować wyłącznie czujek wykrywających ciepła, z wyjątkiem pomieszczeń o ograniczonej wysokości oraz tam, gdzie ich stosowanie jest szczególnie wskazane. Instalacja wykrywania uruchamia dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy, różniący się od sygnalizacji alarmowej pochodzącej od innej instalacji niewskazującej pożaru, w odpowiedniej liczbie miejsc dla zapewnienia słyszalności i widoczności alarmów na mostku nawigacyjnym oraz przez odpowiedzialnego oficera mechanika.

Jeżeli mostek nie jest obsługiwany, alarm jest słyszalny w miejscu, gdzie pełni służbę odpowiedzialny członek załogi.

Po zamontowaniu instalację należy sprawdzić przy różnych warunkach pracy silnika i systemu wentylacji.”;

n) prawidło II-2/B/14.1.1.2 otrzymuje brzmienie:

„2 Wymagania prawideł II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 i II-2/B/9a dotyczące zachowania odporności ogniowej stref pionowych mają zastosowanie również do pokładów i przegród tworzących granice oddzielające strefy poziome od siebie i od pozostałej części statku.”;

o) prawidło II-2/B/14.1.2.2 otrzymuje brzmienie:

„2 Na nowych statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2018 r. i przewożących nie więcej niż 36 pasażerów oraz istniejących statkach klasy B przewożących więcej niż 36 pasażerów przegrody tworzące granice pomieszczeń kategorii specjalnej muszą być izolowane zgodnie wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11, zawartymi w tabeli 5.1 prawidła II-2/B/5, a poziome przegrody zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11, zawartymi w tabeli 5.2 prawidła II-2/B/5. Na statkach zbudowanych dnia 1 stycznia 2018 r. lub po tej dacie i przewożących nie więcej niż 36 pasażerów przegrody tworzące granice pomieszczeń kategorii specjalnej muszą być izolowane zgodnie wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11, zawartymi w tabeli 5.1a prawidła II-2/B/5, a poziome przegrody zgodnie z wymaganiami przewidzianymi dla pomieszczeń kategorii 11, zawartymi w tabeli 5.2a prawidła II-2/B/5.”;

3) w rozdziale III:

a) tabela w prawidle III/2.6 otrzymuje brzmienie:

„Pomieszczenia	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Liczba osób (N) Liczba pasażerów (P)						
Pojemność jednostki ratunkowej ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
— istniejące statki	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— nowe statki	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

Pomieszczenia	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Liczba osób (N) Liczba pasażerów (P)						
Koła ratunkowe ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4
Pasy ratunkowe ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Pasy ratunkowe dla dzieci ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Pasy ratunkowe dla niemowląt ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Flary alarmowe ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Wyrzutnie linki ratunkowej ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Transpondery radarowe	1	1	1	1	1	1
Radiotelefony VHF do łączności dwukierunkowej	3	3	3	3	3	2

⁽¹⁾ Jednostkami ratunkowymi mogą być łodzie ratunkowe lub tratwy ratunkowe bądź ich kombinacja zgodnie z przepisami prawidła III/2.2. Jeżeli jest to uzasadnione osłoniętym charakterem wód lub sprzyjającymi warunkami klimatycznymi, z uwzględnieniem zaleceń IMO zawartych w okólniku MSC/Circ.1046, administracja państwa bandery może dopuścić, o ile przyjmujące państwo członkowskie nie wyrazi sprzeciwu:

- nadmuchiwane tratwy ratunkowe, odkryte i odwracalne, niespełniające wymagań pkt 4.2 lub 4.3 kodeksu LSA, pod warunkiem że w całości spełniają wymagania załącznika 10 do kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 1994 r., a w przypadku statków zbudowanych dnia 1 stycznia 2012 r. lub po tej dacie – załącznika 11 do kodeksu bezpieczeństwa jednostek szybkich z 2000 r.;
- tratwy ratunkowe niespełniające wymagań pkt 4.2.2.2.1 i 4.2.2.2.2 kodeksu LSA dotyczących izolacji cieplnej pokładu tratw ratunkowych.

Jednostki ratunkowe przeznaczone dla istniejących statków klasy B, C i D odpowiadają stosownym prawidłom konwencji SOLAS z 1974 r. dla istniejących statków, w brzmieniu obowiązującym dnia 17 marca 1998 r. Statki pasażerskie ro-ro są zgodne z odpowiednimi wymaganiami prawidła III/5-1.

Morski system lub morskie systemy ewakuacji zgodne z wymaganiami pkt 6.2 kodeksu LSA mogą zastąpić tratwy ratunkowe o pojemności równej tej, jaka jest wymagana zgodnie z tabelą, włączając w to urządzenia do wodowania, o ile mają one zastosowanie.

⁽²⁾ W miarę możliwości jednostki ratunkowe są równo rozmieszczone na każdej burcie statku.

⁽³⁾ Całkowita pojemność jednostek ratunkowych, w tym dodatkowych tratw ratunkowych, odpowiada wymaganiom określonym w powyższej tabeli, tj. 1,10N = 110 %, a 1,25N = 125 % 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 jakkolwiek jednostka ratunkowa została utracona lub nie nadawała się do użytku. Jeżeli nie spełniono wymagania dotyczącego sztautowania tratw ratunkowych, zawartego w prawidła III/7.5, mogą być konieczne dodatkowe tratwy ratunkowe.

⁽⁴⁾ Liczba łodzi ratunkowych lub łodzi ratowniczych jest wystarczająca dla zapewnienia, aby w przypadku gdy osoby – w maksymalnej liczbie, którą statek, zgodnie z posiadanym świadectwem, może przewozić – muszą opuścić ten statek, na każdą łódź ratunkową lub łódź ratowniczą przypadało nie więcej niż dziewięć tratw ratunkowych.

⁽⁵⁾ Urządzenia do wodowania łodzi ratowniczych są zgodne z wymaganiami prawidła III/10.

Jeżeli łódź ratownicza odpowiada wymaganiom pkt 4.5 lub 4.6 kodeksu LSA, może zostać zaliczona do pojemności jednostek ratunkowych wyszczególnionej w powyższej tabeli.

Łódź ratunkową można uznać za łódź ratowniczą, pod warunkiem że łódź ratunkowa i jej urządzenia do wodowania i wyciągania z wody są zgodne z wymaganiami dotyczącymi łodzi ratowniczej.

Co najmniej jedna z łodzi ratowniczych znajdujących się na statkach pasażerskich ro-ro jest szybką łodzią ratowniczą odpowiadającą wymaganiom prawidła III/5-1.3.

Jeżeli administracja państwa bandery stwierdzi, że umieszczenie łodzi ratowniczej lub szybkiej łodzi ratowniczej na statku nie jest fizycznie możliwe, statek ten może zostać zwolniony z obowiązku posiadania łodzi ratowniczej, pod warunkiem że spełnia wszystkie wymienione niżej wymagania:

- statek przystosowany jest do wyłowienia z wody osób bezsilnych;
- operację ratowania zagrożonej osoby można obserwować z mostka nawigacyjnego; oraz
- manewrowość statku jest wystarczająca dla zbliżenia się i uratowania osób w najbardziej niekorzystnych warunkach.

- (6) Na każdej burcie statku przynajmniej do jednego koła ratunkowego jest dołączona pływająca linka ratunkowa o długości nie mniejszej od wartości dwukrotnej wysokości, na której powinno spoczywać koło powyżej wodnicy statku w warunkach pełnomorskich w stanie niezafalowanym lub o długości 30 m, w zależności od tego, która z tych wartości 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 pkt 2.1.2 kodeksu LSA.
- (7) Flary alarmowe spełniające wymagania pkt 3.1 kodeksu LSA są umieszczone na mostku nawigacyjnym lub w sterowni.
- (8) Dla wszystkich osób wypełniających na statku zadania w strefach zagrożenia przewidziane są pneumatyczne pasy ratunkowe. Takie pneumatyczne pasy ratunkowe mogą mieścić się w całkowitej liczbie pasów ratunkowych, które są wymagane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (9) Należy przewidzieć odpowiednie dla dzieci pasy ratunkowe w liczbie równej co najmniej 10 % liczby znajdujących się na statku pasażerów lub taką większą ich liczbę, która może być potrzebna do zapewnienia pasa ratunkowego każdemu dziecku.
- (10) Należy przewidzieć odpowiednie dla niemowląt pasy ratunkowe w liczbie równej co najmniej 2,5 % liczby znajdujących się na statku pasażerów lub taką większą ich liczbę, która może być potrzebna do zapewnienia pasa ratunkowego każdemu niemowlęciu.
- (11) Wszystkie statki posiadają wystarczającą liczbę pasów ratunkowych dla osób pełniących wachtę oraz pasów przeznaczonych do użycia w daleko położonych miejscach ustawienia jednostek ratunkowych. Pasy ratunkowe przeznaczone dla osób pełniących wachtę umieszczone są na mostku, w centrali manewrowo-kontrolnej i na wszystkich stanowiskach, na których wymagany jest nadzór wachtowy.
Wszystkie statki pasażerskie muszą być zgodne z przepisami przypisu 12 i 13 nie później niż w czasie pierwszego okresowego przeglądu statku przeprowadzonego po dniu 1 stycznia 2012 r.
- (12) eżeli pasy ratunkowe dla dorosłych nie są przewidziane dla osób ważących do 140 kg i o obwodzie klatki piersiowej wynoszącym do 1 750 mm, na statku dostępna jest wystarczająca liczba odpowiednich elementów dodatkowych, które można zapewnić takim osobom.
- (13) Na wszystkich statkach pasażerskich każdy pas ratunkowy jest wyposażony w lampkę odpowiadającą wymaganiom pkt 2.2.3 kodeksu LSA. Wszystkie statki pasażerskie ro-ro są zgodne z przepisami prawidła III/5.5.2.
- (14) Wyrzutnie linki ratunkowej nie są obowiązkowe na statkach o długości mniejszej niż 24 m.”;

b) dodaje się prawidło III/9/2a w brzmieniu:

„2a Nie później niż przy pierwszym zaplanowanym suchym dokowaniu po dniu 1 stycznia 2018 r. i nie później niż dnia 1 lipca 2019 r. mechanizmy zwalniające łodzie ratunkowe pod obciążeniem, które to mechanizmy nie są zgodne z wymogami określonymi w pkt od 4.4.7.6.4 do 4.4.7.6.6 kodeksu LSA, należy wymienić na urządzenia spełniające te wymogi (*).

(*) Zob. Wytyczne dotyczące oceny i wymiany mechanizmów zwalniających i podnoszących dla łodzi ratunkowych (MSC.1/Circ.1392).”;

c) dodaje się prawidło III/10a w brzmieniu:

„10a Podejmowanie osób z wody

STATKI KLASY B, C i D ZBUDOWANE DNIA 1 STYCZNIA 2018 R. LUB PO TEJ DACIE:

.1 Na wszystkich statkach obowiązują właściwe dla danego statku procedury i plany podejmowania osób z wody uwzględniające wytyczne opracowane przez IMO (*). Procedury i plany określają sprzęt przeznaczony do podejmowania osób z wody oraz środki służące zmniejszeniu do minimum ryzyka, na które narażony jest personel pokładowy biorący udział w działaniach ratunkowych. Statki zbudowane przed dniem 1 stycznia 2018 r. spełniają ten wymóg nie później niż przed pierwszym okresowym lub odnowieniowym przeglądem sprzętu ratowniczego.

.2 Statki pasażerskie ro-ro, które spełniają wymogi określone w prawidło III/5-1.4, uznaje się za zgodne z przepisami niniejszego prawidła.

(*) Wytyczne dotyczące opracowywania procedur i planów podejmowania osób z wody (MSC.1/Circ.1447).”;

d) dodaje się prawidło III/13.9 w brzmieniu:

„9 Członkowie załogi, których obowiązki obejmują wchodzenie do pomieszczeń zamkniętych i prowadzenie operacji ratunkowych, uczestniczą w ćwiczeniach w zakresie wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych i prowadzenia operacji ratunkowych odbywających się na statkach w odstępach ustalonych przez administrację, ale nie rzadziej niż raz w roku:

.1 Ćwiczenia w zakresie wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych i operacji ratunkowych

.1 Ćwiczenia w zakresie wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych i operacji ratunkowych planuje się i przeprowadza w sposób bezpieczny, biorąc pod uwagę odpowiednie wytyczne, które można znaleźć w zaleceniach opracowanych przez IMO (*).

.2 Każde ćwiczenia w zakresie wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych i operacji ratunkowych obejmują:

.1 sprawdzenie i zastosowanie wyposażenia ochrony osobistej wymaganego przy wejściu do pomieszczenia zamkniętego;

- .2 sprawdzenie i zastosowanie sprzętu łączności i procedur komunikacji;
- .3 sprawdzenie i zastosowanie przyrządów do pomiaru powietrza w pomieszczeniach zamkniętych;
- .4 sprawdzenie i zastosowanie sprzętu i procedur ratunkowych; oraz
- .5 instrukcje w zakresie pierwszej pomocy i reanimacji.

(*) Zob. zmienione zalecenia dotyczące wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych na statkach przyjęte przez IMO rezolucją A.1050(27).;

e) dodaje się prawidło III/14 w brzmieniu:

„14. Dokumentacja (R 19.5)

NOWE I ISTNIEJĄCE STATKI KLASY B, C I D:

- .1 Daty zbiórek załogi oraz szczegółowe informacje na temat ćwiczeń opuszczania statku i ćwiczeń pożarowych, ćwiczeń w zakresie wchodzenia do pomieszczeń zamkniętych i operacji ratunkowych, ćwiczeń związanych z innymi urządzeniami ratunkowymi, a także szkoleń na statku zapisuje się w dzienniku pokładowym określonym przez administrację. Jeżeli zbiórka, ćwiczenia lub sesja szkoleniowa nie zostały w całości przeprowadzone w wyznaczonym terminie, dokonuje się wpisu do dziennika pokładowego, w którym określa się okoliczności i zakres przeprowadzonej zbiórki, ćwiczeń lub sesji szkoleniowej.”.
-