

**POPRAWKI Z 2016 R. DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI  
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974  
Poprawki do rozdziałów II-2 i III**

**(Rezolucja MSC.404(96))**

**REZOLUCJA MSC.404(96)**  
**(przyjęta w dniu 19 maja 2016 r.)**

**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI**  
**O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, Z PÓŹN. ZM.**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

PRZYWOŁUJĄC art. 28 ust. b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII ust. b) Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (zwanej dalej „Konwencją”), dotyczący procedury wprowadzania poprawek mającej zastosowanie do załącznika do Konwencji, innej niż przepisy rozdziału I,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 96. sesji poprawki do Konwencji, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (i) Konwencji,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji, poprawki do Konwencji, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2019 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji albo Umawiające się Rządy posiadające floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji do odnotowania, że zgodnie z art. VIII ust. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, aby na potrzeby art. VIII ust. b) pkt (v) Konwencji przekazał wszystkim Umawiającym się Rządom będącym stronami Konwencji potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załączniku;

5 PROSI ponadto Sekretarza Generalnego, aby przekazał członkom Organizacji, którzy nie są Umawiającymi się Rządami będącymi stronami Konwencji, kopie niniejszej rezolucji oraz załącznik do niej.

\*\*\*

## ZAŁĄCZNIK

### POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, Z PÓŹN. ZM.

#### ROZDZIAŁ II-2 KONSTRUKCJA – OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

##### CZĘŚĆ A POSTANOWIENIA OGÓLNE

#### **Prawidło 3 – Definicje**

1 Po obecnym punkcie 56 dodaje się nowe punkty o następującym brzmieniu:

„57 *Obszar lądowania śmigłowców* jest to powierzchnia na statku przeznaczona do sporadycznego lub awaryjnego lądowania śmigłowców, ale nieprzeznaczona do regularnych operacji z udziałem śmigłowców.

58 *Strefa pracy wciągarki* jest to obszar wciągania na potrzeby przewożenia śmigłowcem personelu lub zapasów na statek lub ze statku, podczas gdy śmigłowiec unosi się nad pokładem.

##### CZĘŚĆ D EWAKUACJA

#### **Prawidło 13 – Drogi ewakuacji**

2 Po obecnym punkcie 3.2.6.2 dodaje się nowe punkty o następującym brzmieniu:

„3.2.7 *Analiza ewakuacji dla statków pasażerskich*

3.2.7.1 Drogi ewakuacji powinny podlegać ocenie metodą analizy ewakuacji na wczesnym etapie projektowania. Analiza powinna mieć zastosowanie do:

- .1 statków pasażerskich ro-ro budowanych w dniu 1 lipca 1999 r. lub po tej dacie; oraz
- .2 innych statków pasażerskich budowanych w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie, przewożących więcej niż 36 pasażerów.

3.2.7.2 Analiza powinna służyć rozpoznaniu i niedopuszczeniu do powstania, na tyle na ile jest to możliwe w praktyce, 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 analiza służy potwierdzeniu, że rozwiązania w zakresie ewakuacji są wystarczająco elastyczne i uwzględniają ewentualność, że niektóre drogi ewakuacji, miejsca zbiórki, miejsca ewakuacji lub jednostki ratunkowe mogą nie być dostępne w wyniku wypadku.

3. Punkt 7.4 zostaje usunięty.

**CZĘŚĆ G**  
**WYMAGANIA SPECJALNE**

**Prawidło 18 – Urządzenia dla śmigłowca**

- 4 Po obecnym punkcie 2.2 dodaje się nowy punkt 2.3 o następującym brzmieniu:

„2.3 Niezależnie od wymagań punktu 2.2 powyżej, statki pasażerskie budowane w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie, posiadające obszar lądowania śmigłowców, powinny zostać wyposażone w urządzenia gaśnicze pianowe spełniające odpowiednie postanowienia rozdziału 17 Kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.”

i numeracja kolejnych punktów zostaje odpowiednio zmieniona.

- 5 Punkt 2.4 o zmienionej numeracji otrzymuje następujące brzmienie:

„2.4 Niezależnie od wymagań punktu 2.2 lub 2.3 powyżej, statki pasażerskie ro-ro bez lądowiska powinny spełniać wymagania prawidła III/28.”

- 6 Po obecnym punkcie 5.1.5 dodaje się nowy punkt 5.1.6 o następującym brzmieniu:

„6 w miejsce wymagań punktów 5.1.3 do 5.1.5, na statkach budowanych w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie wyposażonych w lądowisko, urządzenia gaśnicze pianowe spełniające odpowiednie postanowienia Kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego.”

i numeracja pozostałych punktów zostaje odpowiednio zmieniona.

**ROZDZIAŁ III**  
**ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE**

**CZĘŚĆ A**  
**POSTANOWIENIA OGÓLNE**

**Prawidło 3 – Definicje**

- 7 Po obecnym punkcie 24 dodaje się nowy punkt 25 o następującym brzmieniu:

„25 *Wymagania dla konserwacji, dokładnych oględzin, prób operacyjnych, przeglądów i napraw* oznaczają Wymagania dla konserwacji, dokładnych oględzin, prób operacyjnych, przeglądów i napraw łodzi ratunkowych i ratowniczych, urządzeń wodujących i urządzeń zwalnających, przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Organizacji rezolucją MSC.402(96), które mogą zostać zmienione przez Organizację, z zastrzeżeniem, że takie zmiany zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną być stosowane zgodnie z postanowieniami art. VIII niniejszej Konwencji, dotyczącego procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do załącznika z wyłączeniem rozdziału I.”

**Część B**  
**WYMAGANIA DLA STATKÓW, ŚRODKÓW I URZĄDZEŃ RATUNKOWYCH**

**Prawidło 20 – Gotowość do użytku, konserwacja i inspekcje**

- 8 Obecny punkt 3.1 otrzymuje następujące brzmienie:
- „3.1 Konserwacja, próby i inspekcje środków ratunkowych powinny być przeprowadzane w sposób zapewniający niezawodność takich urządzeń”,
- 9 Obecny punkt 11 otrzymuje następujące brzmienie:
- 11 Konserwacja, dokładne oględziny, próby operacyjne, przeglądy i naprawy łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz szybkich łodzi ratowniczych, urządzeń wodujących i urządzeń zwalniających**
- 11.1 Urządzenia wodujące powinny być:
- .1 poddane dokładnym oględzinom podczas przeglądów rocznych wymaganych odpowiednio prawidłami I/7 lub I/8; oraz
  - .2 po zakończeniu oględzin, o których mowa w podpunkcie 11.1.1, poddane próbie dynamicznej hamulca wciągarki przy maksymalnej prędkości opuszczania. Zastosowane obciążenie powinno odpowiadać masie jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej bez osób na pokładzie, z takim wyjątkiem, że w odstępach czasu nieprzekraczających pięć lat powinna być przeprowadzona próba pod obciążeniem równym 1,1 masy jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej z pełnym kompletem osób i wyposażenia.
- 11.2 Urządzenia zwalniające łodzie ratunkowe i ratownicze, w tym urządzenia zwalniające szybkie łodzie ratownicze i systemy zwalniania łodzi ratunkowych swobodnego spadku, powinny być:
- .1 poddane dokładnym oględzinom i próbie operacyjnej podczas przeglądów rocznych wymaganych prawidłami I/7 lub I/8; oraz
  - .2 w przypadku urządzeń zwalniających pod obciążeniem, poddane próbie operacyjnej pod obciążeniem równym 1,1 całkowitej masy łodzi wraz z pełnym kompletem osób i wyposażenia, po każdorazowym dokładnym przeglądzie urządzenia zwalniającego. Taki przegląd i próba operacyjna powinny być przeprowadzane co najmniej raz na pięć lat; oraz
  - .3 niezależnie od postanowień punktu 11.2.2, próby operacyjne systemów zwalniania łodzi ratunkowych swobodnego spadku należy przeprowadzać poprzez zrzućenie łodzi obsadzonej jedynie przez jej niezbędną załogę lub poprzez próbę przeprowadzaną bez wodowania łodzi ratunkowej na podstawie Wymagań dla konserwacji, dokładnych oględzin, prób operacyjnych, przeglądów i napraw.

- 11.3 Automatyczne haki zwalniające tratw ratunkowych wodowanych za pomocą żurawików powinny być:
- .1 poddane dokładnym oględzinom i próbie operacyjnej podczas przeglądów rocznych wymaganych przepisami I/7 lub I/8; oraz
  - .2 poddane próbie operacyjnej pod obciążeniem równym 1,1 całkowitej masy tratwy ratunkowej wraz z pełnym kompletem osób i wyposażenia, po każdorazowym dokładnym przeglądzie automatycznego haka zwalniającego. Taki przegląd i próba operacyjna powinny być przeprowadzane co najmniej raz na pięć lat.
- 11.4 Łodzie ratunkowe i ratownicze, w tym szybkie łodzie ratownicze, powinny być poddane dokładnym oględzinom i próbie operacyjnej podczas przeglądów rocznych wymaganych odpowiednio przepisami I/7 lub I/8.
- 11.5 Dokładne oględziny, próby operacyjne i przeglądy wymagane postanowieniami punktów od 11.1 do 11.4 oraz konserwacja i naprawy urządzeń, o których mowa w punktach od 11.1 do 11.4, należy przeprowadzać zgodnie z Wymaganiami dla konserwacji, dokładnych oględzin, prób operacyjnych, przeglądów i napraw, oraz instrukcjami przeprowadzania konserwacji na statku zgodnie z przepisem 36.

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA treści poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwu życia na morzu, 1974, przyjętych w dniu 19 maja 2016 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas jego 96. sesji, zgodnie z postanowieniami art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji, oraz ujętych w załączniku do rezolucji MSC.404(96), której oryginał został zdeponowany u Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Z upoważnienia Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej:

Londyn  
6 lipca 2017 r.

ZA ZGODNOŚĆ TŁUMACZENIA Z ORYGINAŁEM  
Paweł Krężel  
Zastępca Dyrektora  
Departament Gospodarki Morskiej  
Ministerstwo Infrastruktury