

**POPRAWKI Z 2017 R. DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI  
O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974**

**(Rezolucja MSC.421(98))**

**REZOLUCJA MSC.421(98)**  
**(przyjęta w dniu 15 czerwca 2017 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 98. 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

### ROZDZIAŁ II-1

#### BUDOWA – KONSTRUKCJA, NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZNOŚĆ, URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE

#### CZĘŚĆ A

#### POSTANOWIENIA OGÓLNE

##### **Prawidło 1 – Zakres zastosowania**

1 Po obecnym punkcie 1.1 dodaje się nowe punkty 1.1.1 i 1.1.2 o następującym brzmieniu:

„1.1.1 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, części B, B-1, B-2 i B-4 niniejszego rozdziału mają zastosowanie wyłącznie do statków:

- .1 których kontrakt na budowę został zawarty w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie; lub
- .2 w przypadku braku kontraktu na budowę statków, których stępka została położona lub które były na podobnym etapie budowy w dniu 1 stycznia 2020 r. lub po tej dacie; lub
- .3 których oddanie zaplanowano na dzień 1 stycznia 2024 r. lub po tej dacie.”

1.1.2 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, dla statków nieobjętych postanowieniami podpunktu 1.1.1, ale budowanych w dniu 1 stycznia 2009 r. lub po tej dacie, Administracja powinna:

- .1 zapewnić, że wymagania dla części B, B-1, B-2 i B-4, które mają zastosowanie zgodnie z rozdziałem II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, poprawionym postanowieniami rezolucji MSC.216(82), MSC.269(85) i MSC.325(90), są spełnione; oraz
- .2 zapewnić, że wymagania prawidła 19-1 są spełnione.”

2 Obecny punkt 1.3.4 zostaje usunięty.

3 Obecny punkt 2 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„2 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, dla statków budowanych przed dniem 1 stycznia 2019 r., Administracja powinna:

- .1 zapewnić, że wymagania, które mają zastosowanie zgodnie z rozdziałem II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, poprawionym rezolucjami MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Rezolucji 1 Konferencji SOLAS z 1995 r., MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) i MSC.170(79), są spełnione; oraz
- .2 zapewnić, że wymagania prawidła 19-1 są spełnione.”

##### **Prawidło 2 – Definicje**

4 Obecny punkt 2 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„2 *Owryże* jest to środek długości ( $L$ )”.

5 Obecne punkty 9 i 10 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„9 *Zanurzenie* ( $d$ ) jest to pionowa odległość od linii stępki na:

- .1 owryżach, dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1; oraz
- .2 środka długości podziałowej ( $L_s$ ), dla statków nieobjętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, ale budowanych w dniu lub 1 stycznia 2009 r. lub po tej dacie;

do rozpatrywanej wodnicy.

10 *Największe zanurzenie podziałowe* ( $d_s$ ) jest to zanurzenie odpowiadające letniej wodnicy ładunkowej statku.”

6 Obecny punkt 13 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„13 *Przegłębienie* jest to różnica pomiędzy zanurzeniem na dziobie a zanurzeniem na rufie, mierzonymi odpowiednio na krańcu dziobowym i krańcu rufowym:

- .1 pomiędzy pionami dziobowymi, zgodnie z obowiązującą Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych, dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1; oraz
- .2 pomiędzy pionami rufowymi, dla statków nieobjętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, ale budowanych w dniu lub po dniu 1 stycznia 2009 r.;

z pominięciem przegłębienia konstrukcyjnego.”.

7 Obecny punkt 19 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„19 *Pokład grodziowy* na statku pasażerskim oznacza najwyższy pokład:

- .1 do którego doprowadzane są wodoszczelne grodzie główne, dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1; oraz
- .2 w dowolnym miejscu długości podziałowej ( $L_s$ ), do którego doprowadzane są wodoszczelne grodzie główne i poszycie oraz najniższy pokład, z którego ewakuacja pasażerów i załogi nie będzie utrudniona przez wodę w jakimkolwiek stanie zatapiania dla przypadków uszkodzeń określonych w prawidło 8 i w części B-2 niniejszego rozdziału, dla statków nieobjętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, ale budowanych w dniu 1 stycznia 2009 r. lub po tej dacie;

Pokład grodziowy może być pokładem z uskokami. Na statku towarowym nieobjętym postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, ale budowanych w dniu 1 stycznia 2009 r. lub po tej dacie, pokład wolnej burty może być przyjęty za pokład grodziowy.”

8 Obecny punkt 26 zostaje usunięty, a numeracja pozostałych punktów zostaje odpowiednio zmieniona.

## Prawidło 4 – Postanowienia ogólne

9 Obecny punkt 1 oraz przypis do punktu 1 zostają usunięte.

10 Przed obecnym punktem 2 dodano nowe punkty 1 i 2 o następującym brzmieniu:

„1 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, wymagania określone w częściach B-1 do B-4 będą mieć zastosowanie do statków pasażerskich.

2 Dla statków towarowych, wymagania określone w częściach B-1 do B-4 będą stosować się następująco:

2.1 W części B-1:

.1 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, prawidło 5 będzie mieć zastosowanie do statków towarowych, a prawidło 5-1 do statków towarowych innych niż zbiornikowce, zgodnie z prawidłem I/2(h);

.2 Prawidła od 6 do 7-3 będą mieć zastosowanie do statków towarowych o długości (*L*) 80 m i powyżej, ale mogą wyłączyć te statki z zastrzeżeniem następujących instrumentów i zgodności z wymaganiami niezatapialności i stateczności awaryjnej określonych w takim instrumencie:

.1 Załącznikiem I do Konwencji MARPOL, za wyjątkiem, że masowce kombinowane (zdefiniowane w Konwencji SOLAS, prawidło II-2/3.14) z wolną burtą typu B będą zgodne z prawidłami od 6 do 7-3; lub

.2 Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeksem IBC); lub

.3 Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeksem IGC); lub

.4 wymaganiami dla stateczności w stanie uszkodzonym określonymi w prawidło 27 Konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r., stosowanych zgodnie z rezolucjami A.320(IX) i A.514(3), z zastrzeżeniem, że w przypadku statków towarowych, do których ma zastosowanie prawidło 27(9), główne poprzeczne grodzie wodoszczelne, aby były skuteczne, muszą być rozmieszczone w odstępach określonych w ustępie 12, lit. f) rezolucji A.320(IX), za wyjątkiem statków przeznaczonych do przewozu ładunku pokładowego, które muszą być zgodne z prawidłami od 6 do 7-3; lub

5. wymaganiami dla stateczności awaryjnej określonymi w prawidło 27 Protokołu do konwencji o liniach ładunkowych z 1988 r., za wyjątkiem statków przeznaczonych do przewozu ładunku pokładowego, które muszą być zgodne z prawidłami od 6 do 7-3; lub

6. standardów niezatapialności i stateczności awaryjnej określonych w innych instrumentach opracowanych przez Organizację.

2.2 O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, wymagania określone w częściach B-2 i B-4 będą mieć zastosowanie do statków towarowych”.

- 11 Numeracja punktów od 2 do 4 zostaje odpowiednio zmieniona.

**CZĘŚĆ B-1**  
**STATECZNOŚĆ**

**Prawidło 5 – Stateczność w stanie nieuszkodzonym**

- 12 Obecne punkty 1 i 2 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„1 Każdy statek pasażerski, bez względu na jego wielkość, oraz każdy statek towarowy o długości ( $L$ ) 24 m i większej powinien być po zakończeniu budowy poddany próbie przechyłów. Należy określić wyporność statku pustego i wzdłużne, poprzeczne i pionowe przesunięcie środka ciężkości. Dodatkowo do wszystkich innych mających zastosowanie wymagań niniejszych prawideł, statki o długości 24 m i większej powinny spełniać jako minimum wymagania części A Kodeksu IS 2008.

2 Administracja może zwolnić indywidualny statek towarowy z próby przechyłów, pod warunkiem, że dostępne są podstawowe dane statecznościowe z próby przechyłów statku siostrzanego i jeżeli wykazano, że z takich podstawowych danych można uzyskać wiarygodne informacje o stateczności dla statku zwolnionego zgodnie z wymaganiami prawidła 5-1. Jeżeli po zakończeniu budowy w porównaniu z danymi uzyskanymi dla statku siostrzanego różnica wyporności statku pustego przekracza 1% dla statków o długości 160 m i większej, 2% dla statków o długości 50% i mniejszej lub procent określony przez interpolację liniową dla statków o długości pośredniej, lub gdy różnica we wzdłużnym położeniu środka ciężkości przekracza 0,5%  $L$ , statek należy poddać próbie przechyłów.”

- 13 Obecny punkt 5 zostaje zastąpiony punktem o następującej treści:

„5 W okresach nieprzekraczających 5 lat należy sprawdzać masę statku pustego wszystkich statków pasażerskich dla zweryfikowania jakichkolwiek zmian w wyporności statku pustego i wzdłużnym położeniu środka ciężkości. Statek należy poddać ponownej próbie przechyłów w każdym przypadku, gdy, w porównaniu z zatwierdzoną informacją o stateczności, stwierdzona lub spodziewana różnica w wyporności statku pustego przekracza 2%, lub we wzdłużnym położeniu środka ciężkości przekracza 1%  $L$ .”

**Prawidło 5-1 – Informacja o stateczności, jaką należy dostarczyć kapitanowi**

- 14 Obecny przypis do tytułu prawidła zostaje zastąpiony przypisem o następującym brzmieniu:

“ Patrz również *Wytyczne dotyczące opracowania informacji o stateczności w stanie nieuszkodzonym* (MSC/Circ.456) oraz *Poprawione wytyczne dla kapitanów mające na celu uniknięcie sytuacji niebezpiecznych przy niekorzystnych warunkach pogodowych i morskich* (MSC.1/Circ.1228).

+ Niniejszy przypis włączono wyłącznie do celów referencyjnych i nie stanowi on części przyjętych poprawek.

15 Obecna treść przepisu 5-1.1 zostaje zastąpiona treścią o następującym brzmieniu:

„1 Kapitana należy zaopatrzyć w informację, zgodną z wymaganiami Administracji, niezbędną do umożliwienia mu uzyskania w szybki i prosty sposób dokładnych wytycznych odnośnie stateczności statku w zmieniających się warunkach eksploatacji. Kopia informacji o stateczności powinna być przekazana Administracji.

16 Obecny punkt 2.1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„1 krzywe lub tablice minimalnej eksploatacyjnej wysokości metacentrycznej ( $GM$ ) oraz maksymalnego dopuszczalnego przegłębienia w funkcji zanurzenia, zapewniające zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami stateczności w stanie nieuszkodzonym i awaryjnym lub alternatywnie odpowiadające im krzywe lub tablice maksymalnego dopuszczalnego pionowego położenia środka ciężkości ( $KG$ ) i maksymalnego dopuszczalnego przegłębienia w funkcji zanurzenia lub równoważników dowolnych z tych krzywych lub tabel;”

17 Obecne punkty 3 i 4 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„3 Informacje o stateczności w stanie nieuszkodzonym i awaryjnym wymagane postanowieniami przepisu 5-1.2 należy przedstawić w postaci danych skonsolidowanych obejmujących pełen zakres eksploatacyjny zanurzenia i przegłębienia. Zastosowane wartości przegłębienia powinny pokrywać się ze wszystkimi informacjami o stateczności przeznaczonymi do użytku na pokładzie. Informacje niewymagane do oznaczenia wartości granicznych stateczności i przegłębienia należy wyłączyć z informacji.

4 W przypadku obliczania stateczności awaryjnej zgodnie z przepisami od 6 do 7-3 i, jeśli ma to zastosowanie, z przepisami 8 i 9.8, należy wyznaczyć krzywą graniczną stateczności za pomocą interpolacji liniowej pomiędzy minimalnymi wymaganymi wartościami  $GM$  przyjętymi dla każdego z trzech zanurzeń,  $d_s$ ,  $d_p$  i  $d_i$ . Jeżeli dla różnych przegłębieni obliczane są dodatkowe wskaźniki podziału grodziowego, należy przedstawić pojedynczą krzywą graniczną opartą o wartości minimalne dla tych obliczeń. W przypadku wyznaczania krzywych dla maksymalnego dopuszczalnego  $KG$ , należy zapewnić, aby wyznaczone krzywe maksymalnego  $KG$  odpowiadały zmiennej liniowej  $GM$ .

5 Alternatywnie do pojedynczej krzywej granicznej, można przeprowadzić obliczenia dla dodatkowych przegłębieni z wykorzystaniem jednej wspólnej  $GM$  dla wszystkich przegłębieni przyjętych dla zanurzeń statku przyjętych dla obliczenia podziału grodziowego. Najniższe wartości dla każdego wskaźnika częściowego  $A_s$ ,  $A_p$  i  $A_d$  dla przegłębieni zostaną następnie zastosowane do zsumowania uzyskanego wskaźnika podziału grodziowego  $A$  zgodnie z przepisem 7.1. W efekcie powyższego powstanie jedna krzywa graniczna  $GM$  oparta o wartość  $GM$  zastosowaną dla każdego zanurzenia. Należy opracować wykres wartości granicznych przegłębieni przedstawiający przyjęty zakres przegłębieni”.

18 Numeracja obecnego ustępu 5 zostaje odpowiednio zmieniona i otrzymuje następujące brzmienie:

„6 Jeśli krzywe lub tablice minimalnych eksploatacyjnych wysokości metacentrycznych ( $GM$ ) lub maksymalnego dopuszczalnego  $KG$  nie zostały udostępnione, kapitan powinien zapewnić, aby warunki eksploatacyjne nie różniły się od warunków załadowania zawartych w analizie lub zweryfikować poprzez obliczenia, że dla tego stanu załadowania kryteria statecznościowe zostały spełnione.”

## **Przepis 6 – Wymagany wskaźnik podziału grodziowego R**

19 Obecne pierwsze zdanie w punkcie 2 zostaje zastąpione zdaniem o następującym brzmieniu:

„2 Dla statków, do których mają zastosowanie wymagania stateczności awaryjnej określone w niniejszej części, stopień niezatapialności, który należy zapewnić, określa się za pomocą wymaganego wskaźnika podziału grodziowego  $R$  następująco:”

20 Obecne pierwsze zdanie w punkcie 2.2 zostaje zastąpione zdaniem o następującym brzmieniu:

„2 w przypadku statków towarowych o długości ( $L$ ) nie mniejszej niż 80 m i długości ( $L_s$ ) nie większej niż 100 m:”

21 Treść obecnego punktu 2.3 zostaje zastąpiona następująco:

„2.3 W przypadku statków pasażerskich:

<i>Liczba osób na pokładzie</i>	<i>R</i>
$N < 400$	$R = 0,722$
$400 \leq N \leq 1350$	$R = N / 7580 + 0,66923$
$1350 < N \leq 6000$	$R = 0,0369 \times \ln(N + 89,048) + 0,579$
$N > 6000$	$R = 1 - (852,5 + 0,03875 \times N) / (N + 5000)$

gdzie:

$N$  = całkowita liczba osób na pokładzie.”

22 Obecny punkt 2.4 zostaje usunięty.

#### **Prawidło 7 – Uzyskany wskaźnik podziału grodziowego A**

23 Pierwsze zdanie obecnego punktu 1 zostaje zastąpione zdaniem o następującej treści:

„1 Uzyskany wskaźnik podziału grodziowego  $A$  otrzymuje się poprzez zsumowanie wskaźników częściowych  $A_s$ ,  $A_p$  i  $A_d$  obliczonych dla zdefiniowanych w prawidło 2 zanurzeń  $d_s$ ,  $d_p$  i  $d_i$  według następującego wzoru:”

24 Obecne punkty 2 i 3 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„2 Obliczenia  $A$  należy wykonywać co najmniej poziomie przegłębienia zerowego dla największego zanurzenia podziałowego  $d_s$  i częściowego zanurzenia podziałowego  $d_p$ . Zakładane przegłębienie eksploatacyjne należy uwzględniać dla lekkiego zanurzenia eksploatacyjnego  $d_i$ . Jeżeli w jakichkolwiek warunkach eksploatacyjnych w przedziale zanurzeń od  $d_s$  do  $d_i$  różnica przegłębienia w odniesieniu do przegłębienia obliczeniowego przekracza 0,5%  $L$ , należy przedstawić jedno lub więcej dodatkowych obliczeń  $A$  przeprowadzanych dla tych samych zanurzeń i przegłębień wystarczających, aby zapewnić, że dla wszystkich warunków eksploatacyjnych różnica przegłębienia w odniesieniu do przyjętego do obliczeń przegłębienia referencyjnego była mniejsza niż 0,5%  $L$ . Każde dodatkowe obliczenia  $A$  będą zgodne z prawidłem 6.1.

3 Przy określaniu dodatnich ramion prostujących ( $GZ$ ) krzywej stateczności resztkowej w pośrednim i końcowym etapie równowagi, należy przyjmować wyporność dla stanu załadowania w stanie nieuszkodzonym. Wszystkie obliczenia należy wykonywać dla statku o swobodnym przegłębieniu”.



### Prawidło 7-1 – Obliczanie mnożnika $p_i$

25 W obecnym punkcie 1, treść oznaczenia dla średniej odległości poprzecznej zostaje zastąpiona treścią o następującym brzmieniu:

„ $b$  = średnia odległość poprzeczna w metrach, mierzona pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii statku na wysokości najwyższego zanurzenia podziałowego pomiędzy poszyciem a przyjętą płaszczyzną pionową rozciągniętą między wzdłużnymi granicami przyjętymi do określania  $p_i$ , która jest styczna do lub wspólna w całości lub w części z leżącym najbardziej na zewnątrz fragmentem rozpatrywanej grodzi wzdłużnej. Ta pionowa płaszczyzna powinna być tak zorientowana, aby średnia poprzeczna odległość do poszycia stanowiła wartość maksymalną, lecz nie większą, niż podwójna minimalna odległość między tą płaszczyzną a poszyciem. Jeśli górna część grodzi wzdłużnej znajduje się poniżej najwyższego zanurzenia podziałowego, to należy przyjąć, że pionowa płaszczyzna przyjęta do określenia  $b$  sięga do najgłębszej wodnicy podziałowej. W żadnym przypadku nie należy przyjmować  $b$  większego niż  $B/2$ .”

### Prawidło 7-2 – Obliczanie mnożnika $s_i$

26 Obecne punkty od 2 do punktu 4.1.2 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„2 Dla statków pasażerskich, statków towarowych wyposażonych w armaturę wyrównawczą do zatapiania poprzecznego, mnożnik  $S_{pośrodkie, i}$  jest przyjmowany jako najmniejszy z mnożników  $s$  otrzymanych ze wszystkich stadiów zatapiania włącznie ze stadium przed wyrównaniem, jeśli występuje, i należy go obliczać w następujący sposób:

$$S_{pośrodkie, i} = \left[ \frac{GZ_{max}}{0,05} \times \frac{Zakres}{7} \right]^{\frac{1}{4}}$$

gdzie  $GZ_{max}$  nie może być przyjmowany jako większy niż 0,05 m, a  $Zakres$  jako większy niż  $7^\circ$ . Jeśli pośredni kąt przechyłu przekracza  $15^\circ$  dla statków pasażerskich i  $30^\circ$  dla statków towarowych,  $S_{pośrodkie, i} = 0$ .

Dla statków towarowych niewyposażonych w armaturę wyrównawczą do zatapiania poprzecznego, mnożnik  $S_{pośrodkie, i}$  jest przyjmowany jako jeden, za wyjątkiem przypadków, w których Administracja uzna, że stabilność na etapach pośrednich zatapiania może być niewystarczająca i zażąda dalszego badania.

Tam, gdzie jest wymagane zastosowanie armatury wyrównawczej do zatapiania poprzecznego, czas wyrównania nie może przekraczać 10 min.

3 Mnożnik  $S_{końcowe, i}$  należy obliczać ze wzoru:

$$S_{końcowe, i} = \left[ \frac{GZ_{max}}{TGZ_{max}} \times \frac{Zakres}{Zakres T} \right]^{\frac{1}{4}}$$

gdzie:

$GZ_{max}$  – nie może być przyjmowany większy niż  $TGZ_{max}$ ;

$Zakres$  – nie może być przyjmowany większy niż  $Zakres T$ ;

$TGZ_{max} = 0,23$  m, dla statków pasażerskich ro-ro, każdy przypadek uszkodzenia, który dotyczy pomieszczenia ro-ro,

$TGZ_{max} = 0,12$  m, w pozostałych przypadkach;

$Zakres T = 20^\circ$ , dla statków pasażerskich ro-ro, każdy przypadek uszkodzenia, który dotyczy pomieszczenia ro-ro,

Zakres  $T = 16^\circ$ , w pozostałych przypadkach;

$K = 1$ , jeżeli  $\Theta_e \leq \Theta_{min}$

$K = 0$ , jeżeli  $\Theta_e \geq \Theta_{max}$

$$K = \sqrt{\frac{\Theta_{max} - \Theta_e}{\Theta_{max} \leq \Theta_{min}}} \text{ w pozostałych przypadkach,}$$

gdzie:

$\Theta_{min}$  wynosi  $7^\circ$  dla statków pasażerskich i  $25^\circ$  dla statków towarowych; oraz

$\Theta_{max}$  wynosi  $15^\circ$  dla statków pasażerskich i  $30^\circ$  dla statków towarowych.

4 Mnożnik  $S_{mom i}$  ma zastosowanie wyłącznie dla statków pasażerskich (dla statków towarowych  $S_{mom i}$  należy przyjmować równe jeden) i powinien być liczony w końcowym stanie równowagi z następującego wzoru:

$$S_{mom i} = \frac{(GZ_{max} - 0,04) \times Wyporność}{M_{heel}}$$

gdzie:

*Wyporność* jest wypornością w stanie nieuszkodzonym przy odpowiednim zanurzeniu ( $d_s$ ,  $d_p$  lub  $d_i$ );

$M_{heel}$  jest to maksymalny zakładany moment przechylający obliczony zgodnie z podpunktem 4.1, oraz

$S_{mom i} \leq 1$

4.1 Moment przechylający  $M_{heel}$  należy obliczać w następujący sposób:

$$M_{heel} = \text{maximum} \{ M_{passenger} \text{ lub } M_{wind} \text{ lub } M_{survivalcraft} \}$$

4.1.1  $M_{passenger}$  jest to maksymalny zakładany moment przechylający wynikający z przemieszczenia się pasażerów, który należy obliczyć w następujący sposób:

$$M_{passenger} = (0,075 \times N_p) \times (0,45 \times B)^{TM}$$

gdzie:

$N_p$  jest to maksymalnie dopuszczalna liczba pasażerów, która może znajdować się na statku w stanie eksploatacyjnym odpowiadającym największemu rozpatrywanemu zanurzeniu podziałowemu; oraz

$B$  jest szerokością statku zdefiniowaną w prawie 2.8.

Alternatywnie, moment przechylający może być obliczony przy założeniu, że pasażerowie są rozmieszczeni po 4 osoby na metr kwadratowy na dostępnych powierzchniach pokładów przy jednej burcie statku, na pokładach, na których wyznaczono miejsca zbiórki i w taki sposób, że wywołują najbardziej niekorzystny moment przechylający. Do obliczeń należy przyjmować masę pasażera równą 75 kg.

4.1.2  $M_{wind}$  jest to maksymalny założony napór wiatru w sytuacji uszkodzenia:

$$M_{wind} = (P \times A \times Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

gdzie:

$P = 120 \text{ N/m}^2$ ;

$A$  = powierzchnia nawiewu powyżej linii wodnej;

$Z$  = odległość od środka powierzchni nawiewu powyżej linii wodnej do  $T/2$ ; oraz

$T =$  odpowiednie zanurzenie ( $d_s, d_p$  lub  $d_i$ ).”

27 Obecny ustęp 5 zostaje zastąpiony ustępem o następującym brzmieniu:

„5 Zatapiając niesymetrycznie należy ograniczać do minimum wynikającego ze skuteczności zastosowanych rozwiązań. Jeżeli konieczne jest korygowanie dużych kątów przechyłu, stosowane środki powinny być, jeśli to możliwe, samoczynne, jednakże w każdym przypadku, gdy przewidziano urządzenia sterujące urządzeniami wyrównawczymi, powinna istnieć możliwość ich obsługi z miejsc położonych powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych. Taka armatura wraz z jej sterowaniami powinna być zgodna z wymaganiami Administracji. Kapitana statku należy wyposażyć w stosowną informację dotyczącą korzystania z urządzeń wyrównawczych.”

28 Obecne pierwsze zdanie punktu 5.2 zostaje zastąpione zdaniem o następującym brzmieniu:

„5.2 Mnożnik  $S_i$  należy przyjąć jako równy zero we wszystkich przypadkach, w których, po uwzględnieniu tonięcia, przechyłu i przegłębienia, wodnica końcowa spowoduje zanurzenie:”

29 Obecny punkt 5.2 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„5.3 Mnożnik  $S_i$  należy przyjąć jako równy zero, jeżeli po uwzględnieniu tonięcia, przechyłu i przegłębienia, w jakimkolwiek skutku zatapiania pośredniego lub końcowego wystąpi któryś z podanych przypadków:

- .1 zanurzenie jakiegokolwiek pionowego luku ewakuacyjnego w pokładzie grodziowym statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych przewidzianego w celu spełnienia wymagań części II-2;
- .2 jakiegokolwiek urządzenie sterujące przeznaczone do obsługi drzwi wodoszczelnych, urządzeń wyrównawczych, zaworów na rurociągach lub kanałach wentylacyjnych przeznaczonych do utrzymania integralności grodzi wodoszczelnych z miejsc usytuowanych ponad pokładem grodziowym statków pasażerskich i pokładem wolnej burty statków towarowych staną się niedostępne lub niezdatne do użytku;
- .3 zanurzenie jakiegokolwiek części rurociągu lub kanału wentylacyjnego poprowadzonego przez wodoszczelną przegrodę, która znajduje się w obrębie jakiegokolwiek przedziału włączonego do przypadków uszkodzeń mających wpływ na uzyskany wskaźnik A, jeżeli nie są wyposażone w wodoszczelne zamknięcie na każdej przegrodzie.”

30 Obecny punkt 5.5 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„5.5 Za wyjątkiem tego, co postanowiono w punkcie 5.3.1, otworów zamykanych przy użyciu wodoszczelnych pokryw zejściówek i włazów bunkrowych, zdalnie sterowanych zasuwanych drzwi wodoszczelnych, iluminatorów burtowych typu nieotwieralnego oraz wodoszczelnych drzwi wejściowych i pokryw lukowych, które mają być zamknięte w morzu, można nie uwzględniać.”

#### **Prawidło 8 – Wymagania specjalne dotyczące stateczności statków pasażerskich**

31 Obecne punkty 1 i 2, oraz pierwsze zdanie punktu 3, zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„1 Statek pasażerski przeznaczony do przewozu 400 osób lub więcej powinien mieć za grodzią kolizyjną w kierunku rufy taki podział grodziowy, aby  $S_i = 1$  dla uszkodzenia obejmującego wszystkie trzy przedziały na długości  $0,08 L$  mierząc od pionu dziobowego dla trzech stanów załadowania stosowanych do obliczenia uzyskanego wskaźnika podziału grodziowego  $A$ . Jeżeli uzyskany wskaźnik podziału

grodziowego  $A$  jest obliczany dla różnych przegłębień, wymóg ten należy spełnić również dla ww. stanów załadowania.

2 Statek pasażerski przeznaczony do przewozu 36 lub więcej osób powinien być w stanie wytrzymać uszkodzenie wzdłużne poszycia burtowego o zakresie określonym w punkcie 3. Spełnienie niniejszego pravidła powinno być osiągnięte przez wykazanie, że  $S_i$ , jak określono w pravidle 7.2, jest nie mniejsze niż 0,9 dla trzech stanów załadowania stosowanych do obliczenia uzyskanego wskaźnika podziału grodziowego  $A$ . Jeżeli uzyskany wskaźnik podziału grodziowego  $A$  jest obliczany dla różnych przegłębień, wymóg ten należy spełnić również dla ww. stanów załadowania.

3 Zakres uszkodzenia, jaki należy przyjąć dla wykazania zgodności z punktem 2, ma być zależny zarówno od całkowitej liczby przewożonych osób, jak i od  $L$ , tak, aby:"

32 Obecny punkt 3.2 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„2 jeżeli przewożonych ma być 400 osób lub więcej, długość uszkodzenia równą  $0,03L$ , lecz nie mniejszą niż 3 m, należy zakładać w każdym miejscu wzdłuż poszycia burtowego, w połączeniu z przebicciem do wnętrza na głębokość równą  $0,1B$ , lecz nie mniejszą, niż 0,75 m, mierząc do wnętrza od burty statku pod kątem prostym do płaszczyzny symetrii na poziomie największego zanurzenia podziałowego;”

33 Obecny punkt 3.4 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„4 jeżeli przewożonych jest 36 osób należy zakładać długość uszkodzenia równą  $0,015L$ , lecz nie mniejszą niż 3 m, w połączeniu z przebicciem do wnętrza na głębokość równą  $0,05B$ , lecz nie mniejszą, niż 0,75 m; oraz”

## **Pravidło 8-1 – Możliwości systemów oraz informacje operacyjne na statkach pasażerskich po wypadku zatopienia**

### **2 Dostępność podstawowych systemów w przypadku awarii skutkującej zatopieniem**

34 Obecny tekst zostaje zastąpiony tekstem o następującym brzmieniu:

„Statek pasażerski powinien być zaprojektowany tak, aby systemy wymienione w pravidle II-2/21.4 pozostały sprawne w przypadku, gdy zatopieniu ulega dowolny pojedynczy przedział wodoszczelny statku.”

### **3 Informacje operacyjne po wypadku zatopienia**

35 Treść obecnego pierwszego zdania zostaje zastąpiona tekstem o następującym brzmieniu:

„W celu dostarczenia kapitanowi informacji eksploatacyjnych potrzebnych do bezpiecznego powrotu do portu po wypadku zatopienia, statki pasażerskie powinny posiadać:”

36 Obecny przypis do pravidła zostaje zastąpiony przypisem o następującym brzmieniu:

*“\* Patrz Wytyczne odnośnie informacji operacyjnych dla kapitanów statków pasażerskich dla bezpiecznego powrotu do portu o własnych siłach lub na holu (MSC.1/Circ.1400) i Poprawione wytyczne odnośnie informacji pasażerskich dla kapitanów statków pasażerskich dla bezpiecznego powrotu do portu (MSC.1/Circ. 1532)*

† Niniejszy przypis włączono wyłącznie do celów referencyjnych i nie stanowi on części przyjętych poprawek.”

**CZĘŚĆ B-2**  
**NIEZATAPIALNOŚĆ, INTEGRALNOŚĆ WODOSZCZELNA I STRUGOSZCZELNA**

**Prawidło 9 – Dno podwójne na statkach pasażerskich i na statkach towarowych innych niż zbiornikowce**

37 Obecny punkt 3 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„3.1 Małe studzienki wbudowane w dno podwójne w związku z systemem odwadniania ładowni, itp. nie powinny sięgać w głąb więcej, niż to jest konieczne. Pionowa odległość od dna takiej studzienki do płaszczyzny pokrywającej się z linią stępki nie może być mniejsza niż  $h/2$  lub 500 mm, którakolwiek jest większa, lub należy wykazać zgodność niniejszego prawidła z punktem 8 dla tej części statku.

3.2 Inne studzienki (np. dla oleju smarowego pod silnikami głównymi) mogą być dopuszczone przez administrację, jeżeli będzie ona przekonana, że zastosowane rozwiązania dają równoważną ochronę do tej, jaką daje dno podwójne zgodne z niniejszym prawidłem.

3.2.1 Dla statku towarowego o długości 80 m lub większej lub dla statku pasażerskiego należy przedstawić dowód równoważnej ochrony poprzez wykazanie, że statek jest zdolny do wytrzymania uszkodzeń dna, określone w punkcie 8. Alternatywnie, ścianki dla oleju smarowego pod silnikami głównymi mogą sięgać do dna podwójnego poniżej linii granicznej definiowanej przez odległość  $h$ , z zastrzeżeniem, że pionowa odległość od dna takiej studzienki do płaszczyzny pokrywającej się z linią stępki nie może być mniejsza niż  $h/2$  lub 500 mm, którakolwiek jest większa.

3.2.2 Dla statków towarowych o długości poniżej 80 m, zastosowane rozwiązania powinny zapewniać poziom bezpieczeństwa satysfakcjonujący Administrację”.

38 Obecne punkty 6-8 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„6 Każda część statku towarowego o długości 80 m lub powyżej lub statku pasażerskiego nieposiadająca zgodnie z punktami 1, 4 lub 5 dna podwójnego, zgodnie z punktem 2, powinna być w stanie wytrzymać uszkodzenia dna w tej części statku, określone w punkcie 8. Dla statków towarowych o długości poniżej 80 m, zastosowane rozwiązania powinny zapewniać poziom bezpieczeństwa satysfakcjonujący Administrację.

7 W przypadku nietypowych rozwiązań dna na statku towarowym o długości 80 m lub powyżej lub statku pasażerskim, należy wykazać, że statek jest w stanie wytrzymać uszkodzenia dna określone w punkcie 8. Dla statków towarowych o długości poniżej 80 m, zastosowane rozwiązania powinny zapewniać poziom bezpieczeństwa satysfakcjonujący Administrację.

8 Zgodność z punktami 3.1, 3.2.1, 6 lub 7 należy osiągnąć przez wykazanie, że  $S_i$ , liczone zgodnie z prawidłem 7-2, jest nie mniejsze niż 1 dla wszystkich warunków eksploatacji, przy założeniu uszkodzenia dna w jakimkolwiek miejscu dna statku i o zakresie określonym poniżej w podpunkcie 2 dla uszkodzonej części statku:

- .1 Zatopienie takich pomieszczeń nie może spowodować zaprzestania działania awaryjnego zasilania i oświetlenia, łączności wewnętrznej, sygnalizacji lub innych urządzeń awaryjnych w innych częściach statku.
- .2 Założony zakres uszkodzenia powinien być następujący:

	Dla $0,3 L$ od pionu dziobowego statku	W każdej innej części statku
Zakres wzdłużny	$1/3 L^{2/3}$ lub 14,5 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza	$1/3 L^{2/3}$ lub 14,5 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza
Zakres poprzeczny	$B/6$ lub 10 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza	$B/6$ lub 5 m, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza
Zakres pionowy mierzony od linii stępki	$B/20$ , przyjęta na co najmniej 0,76 m i nie więcej niż 2 m	$B/20$ , przyjęta na co najmniej 0,76 m i nie więcej niż 2 m

- .3 Jeżeli jakiegokolwiek uszkodzenie o mniejszym zakresie od maksymalnego uszkodzenia określonego w podpunkcie .2 spowoduje bardziej niekorzystne warunki, to należy rozpatrzyć takie uszkodzenie.”

#### **Prawidło 10 – Konstrukcja grodzi wodoszczelnych**

- 39 Obecny punkt 1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„1 Każda wodoszczelna gródź podziałowa, poprzeczna lub wzdłużna, powinna być tak zbudowana i posiadać takie wymiary, jak określono w prawidło 2.17. We wszystkich przypadkach wodoszczelne grodzie podziałowe powinny być w stanie wytrzymać co najmniej ciśnienie wywołane wysokością słupa wody sięgającego do pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.”

#### **Prawidło 12 – Grodzie skrajników i przedziału maszynowego, tunele linii wałów, itp.**

- 40 Obecny punkt 1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„1 Należy zamontować gródź zderzeniową, która powinna być wodoszczelna aż do pokładu grodziowego statku pasażerskiego i pokładu wolnej burty statku towarowego. Gródź ta powinna być położona w odległości nie mniejszej niż, niż  $0,05L$  lub 10 m od pionu dziobowego w zależności od tego, która z tych wartości jest mniejsza i, z wyjątkiem, gdy może być to dopuszczone przez Administrację, nie większej, niż  $0,08L$  lub  $0,05L + 3$  m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

2 Statek powinien zostać zaprojektowany tak, że wartość  $S_i$  obliczona zgodnie z prawidłem 702 będzie nie mniejsza niż 1 w największym zanurzeniu podziałowym w stanie załadowania, przegłębieniu zerowym lub przegłębieniu dziobowym powodowanym w stanie załadowania, jeżeli którakolwiek grodzie zderzeniowej w części dziobowej statku jest zalewana bez ograniczeń pionowych”.

- 41 Obecne punkty 2 do 10 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„3 Jeżeli dowolna część dziobowa statku znajdująca się poniżej linii wodnej rozciąga się przed pion dziobowy, np. gruszka dziobowa, wówczas odległości określone w punkcie 1 należy mierzyć od punktu położonego:

- .1 w połowie odległości takiego przedłużenia; albo
- .2 w odległości  $0,015 L$  przed pionem dziobowym; albo
- .3 w odległości 3 m przed pionem dziobowym,

w zależności od tego, która z nich daje najmniejszy pomiar.

4 Gródź może mieć uskok lub wnęki, pod warunkiem, że znajdują się one w granicach określonych w punkcie 1 lub 3.

5 Żadne drzwi, włazy, otwory wejściowe, przewody wentylacyjne ani inne otwory nie mogą być montowane w grodzi zderzeniowej poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych.

6.1 Za wyjątkiem postanowień punktu 6.2, przez gródź zderzeniową poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych może przechodzić nie więcej niż jeden rurociąg służący do obsługi cieczy w zbiorniku skrajnika dziobowego, pod warunkiem, że rurociąg ten jest wyposażony w zawór zaporowy, który można obsługiwać z miejsca położonego powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych, a korpus zaworu jest przymocowany do grodzi zderzeniowej wewnątrz skrajnika dziobowego. Administracja może jednakże zezwolić na zamontowanie tego zaworu po rufowej stronie grodzi zderzeniowej, pod warunkiem, że zawór jest łatwo dostępny we wszelkich warunkach eksploatacji, a pomieszczenie, w której jest on umieszczony, nie jest pomieszczeniem ładunkowym. Alternatywnie, dla statków towarowych, rurociąg może być umieszczony w zaworze motylkowym odpowiednio mocowanym przez siodło lub kołnierz, który może być obsługiwany z pokładu wolnej burty. Wszystkie zawory powinny być ze stali, brązu lub innego uznanego materiału ciągliwego. Zawory z żeliwa szarego lub podobnego materiału są niedopuszczalne.

6.2 Jeżeli skrajnik dziobowy jest podzielony w celu przechowywania dwóch różnych rodzajów cieczy, Administracja może wyrazić zgodę na przeprowadzenie przez gródź zderzeniową poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych dwóch rurociągów, z których każdy wyposażony jest zgodnie z wymaganiami punktu 5.1, pod warunkiem, że Administracja jest przekonana, iż nie ma żadnej praktycznej alternatywy dla zainstalowania takiego drugiego rurociągu oraz, że mając na uwadze dodatkowy podział zastosowany w skrajniku dziobowym, bezpieczeństwo statku jest zachowane.

7 Jeżeli na statku zamontowano długą dziobową nadbudówkę, gródź zderzeniowa powinna być przedłużona jako strugoszczelna do pokładu leżącego bezpośrednio nad pokładem grodziowym statków pasażerskich i pokładem wolnej burty statków towarowych. Przedłużenie to nie musi być wykonane bezpośrednio nad grodzią położoną poniżej, pod warunkiem, że znajduje się ono w granicach opisanych w punkcie 1 lub 2, z wyjątkiem dopuszczonych przez punkt 7, a część pokładu, która tworzy uskok, jest wykonana jako skutecznie strugoszczelna. Przedłużenie to powinno być tak usytuowane, aby wykluczyć możliwość jego uszkodzenia przez furtę dziobową w przypadku uszkodzenia lub oderwania furty dziobowej.

8 Jeżeli zamontowano furty dziobowe, a nachylona rampa ładunkowa stanowi część przedłużenia grodzie zderzeniowej ponad pokład grodziowy statków pasażerskich i pokład wolnej burty statków towarowych, to rampa ta powinna być strugoszczelna na całej swej długości. Na statkach towarowych część rampy, która znajduje się wyżej, niż 2,3 m ponad pokładem wolnej burty może sięgać w przód poza granice określone w punkcie 1 lub 2. Rampy niespełniające powyższych wymagań nie powinny być traktowane jako przedłużenie grodzi kolizyjnej.

9 Liczba otworów w przedłużeniu grodzi zderzeniowej ponad pokład wolnej burty powinna być ograniczona do minimum odpowiadającego projektowi i normalnemu funkcjonowaniu statku. Powinna istnieć możliwość strugoszczelnego zamknięcia wszystkich takich otworów.

10 Należy zamontować grodzie oddzielające pomieszczenie maszynowe od znajdujących się przed nią i za nią pomieszczeń ładunkowych i mieszkalnych i wykonać je jako wodoszczelne aż do pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych. Należy zamontować także gródź skrajnika rufowego i wykonać ją jako wodoszczelną aż do pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych. Gródź skrajnika rufowego może posiadać

uskok poniżej pokładu grodziowego lub pokładu wolnej burty, pod warunkiem, że stopień bezpieczeństwa statku z punktu widzenia niezatapialności nie zostanie przez to zmniejszony.

11 W każdym przypadku pochwy wałów śrubowych powinny być umieszczane w wodoszczelnych przestrzeniach o umiarkowanej objętości. Na statkach pasażerskich dławica rufowa powinna znajdować się w wodoszczelnym tunelu wałów lub innej wodoszczelnej przestrzeni, oddzielonej od przedziału pochwy wału śrubowego i o takiej objętości, aby w przypadku zalania go przez przeciek z dławicy rufowej pokład grodziowy nie uległ zanurzeniu. Na statkach towarowych mogą być zastosowane, według uznania Administracji, inne środki zmniejszające niebezpieczeństwo przecieku wody do wnętrza statku w przypadku uszkodzenia elementów pochwy wału śrubowego.”

#### **Prawidło 13 – Otwory w grodziach wodoszczelnych poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich**

42 Obecny punkt 11.1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„11.1 Jeżeli szyby lub tunele prowadzące z pomieszczeń załogowych do maszynowni, pomieszczeń przeznaczonych dla rurociągów, bądź do jakiegokolwiek innego celu, przechodzą przez główne grodzie wodoszczelne, to powinny one być wodoszczelne i zgodne z wymaganiami prawidła 16-1. Dostęp do przynajmniej jednego końca takiego tunelu lub szybu, jeżeli jest on używany w morzu jako przejście komunikacyjne, powinien prowadzić przez szyb, który jest wodoszczelny do wysokości wystarczającej, aby umożliwić dostęp ponad pokład grodziowy. Dostęp do drugiego końca szybu lub tunelu może prowadzić przez wodoszczelne drzwi takiego typu, jaki jest wymagany dla ich lokalizacji na statku. Takie szyby lub tunele nie mogą przechodzić przez pierwszą gródź podziałową usytuowaną za grózią zderzeniową.”

#### **Prawidło 15 – Otwory w poszyciu kadłuba poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i poniżej pokładu wolnej burty statków towarowych**

43 Obecny punkt 4 i punkt 5.1 zostają zastąpione punktami o następującej treści:

„4 Skuteczne pokrywy zawiasowe tak wykonane, aby można było je łatwo i pewnie zamknąć w sposób wodoszczelny, powinny być zamontowane do wszystkich iluminatorów burtowych z takim wyjątkiem, że w odległości większej niż 1/8 długości statku od pionu dziobowego w stronę rufy i powyżej linii równoległej do pokładu grodziowego przy burcie, mającej najniższy punkt na wysokości 3,7 m plus 2.5% szerokości statku powyżej największego zanurzenia podziałowego, pokrywy w pomieszczeniach pasażerskich mogą być demontowalne, chyba, że pokrywy te, zgodnie z wymaganiami obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, powinny być przymocowane na stałe w ich właściwych miejscach. Takie demontowalne pokrywy powinny być umieszczone obok iluminatorów burtowych, dla których są one przeznaczone.

5.1 Żadne iluminatory burtowe nie powinny być montowane w jakimkolwiek pomieszczeniu przeznaczonym wyłącznie do przewozu ładunku.”

44 Obecny podpunkt 8.2.1 zostaje zastąpiony podpunktem o następującym brzmieniu:

„8.2.1 Uwzględniając wymagania obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych i za wyjątkiem postanowień punktu 8.3, każdy oddzielny wylot, wyprowadzony przez poszycie kadłuba z pomieszczeń leżących poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich i pokładu wolnej burty na statkach towarowych powinien być zaopatrzony albo w jeden automatyczny zawór zwrotny z urządzeniem do jego zamknięcia z miejsca położonego powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich lub pokładu wolnej burty statków towarowych, albo też w dwa automatyczne zawory



zwrotne bez urządzenia do zamykania, pod warunkiem, że wewnętrzny zawór znajduje się powyżej największego zanurzenia podziałowego i jest zawsze dostępny do sprawdzenia w warunkach eksploatacji. Jeżeli zamontowano zawór z urządzeniem zamykającym, miejsce jego sterowania położone powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych powinno być zawsze łatwo dostępne i wyposażone w środki wskazujące, czy zawór jest otwarty, czy zamknięty.”

45 Obecny punkt 8.4 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„8.4 Części ruchome przechodzące przez poszycie kadłuba poniżej największego zanurzenia podziałowego powinny posiadać wodoszczelne uszczelnienia akceptowane przez Administrację. Wewnętrzna dławica powinna być umieszczona wewnątrz przestrzeni wodoszczelnej o takiej pojemności, aby jej zatopienie nie spowodowało zanurzenia pokładu grodziowego statków pasażerskich i statku wolnej burty statków towarowych. Administracja może wymagać, żeby w sytuacji, gdy taki przedział zostanie zatopiony, ważne lub awaryjne zasilanie i oświetlenie, wewnętrzna komunikacja, sygnalizacja lub inne urządzenia awaryjne były dostępne w innych częściach statku.”

#### **Prawidło 16 – Konstrukcja i wstępne próby drzwi wodoszczelnych, iluminatorów burtowych, itp.**

46 Tytuł prawidła zostaje zastąpiony prawidłem o następującej treści:

##### **„Prawidło 16 - Konstrukcja i wstępne próby drzwi wodoszczelnych”**

47 Obecne punkty 1 i 2 zostają zastąpione ustępami o następującej treści:

„1.1 Projekt, materiały i wykonanie wszystkich drzwi wodoszczelnych, iluminatorów burtowych, furt wejściowych i ładunkowych, zaworów, rurociągów, rynien zrzutowych popiołu i śmieci, przywołanych w niniejszych prawidłach, powinny odpowiadać wymaganiom Administracji;

1.2 Takie zawory, drzwi i włazy powinny być odpowiednio oznakowane w celu zapewnienia, że mogą być one prawidłowo używane dla osiągnięcia najwyższego poziomu bezpieczeństwa, oraz

1.3 Ramy pionowych drzwi wodoszczelnych nie powinny posiadać u dołu rowka, w którym mógłby się gromadzić brud i uniemożliwiać należyte zamknięcie drzwi.

2 Drzwi wodoszczelne i włazy powinny być poddane próbie ciśnieniowej wodą o wysokości takiego słupa wody, jakemu mogą podlegać w końcowym lub pośrednim stadium zatopienia. W przypadku statków towarowych nieobjętych wymaganiami dotyczącymi stateczności awaryjnej, drzwi wodoszczelne i włazy będą poddawane próbie ciśnieniowej wodą o wysokości słupa wody mierzonej z dolnej krawędzi otworu do jednego metra powyżej pokładu wolnej burty. Jeśli próby indywidualnych drzwi lub włazów nie są przeprowadzane z uwagi na możliwość uszkodzenia izolacji lub elementów wyposażenia, próby indywidualnych drzwi i włazów mogą być zastąpione prototypową próbą ciśnieniową każdego typu i wielkości drzwi i włazów, ciśnieniem próbnym odpowiadającym co najmniej wysokości słupa wody, jaki jest wymagany dla ich przewidywanego usytuowania. Próba prototypowa powinna być przeprowadzona przed zamontowaniem drzwi lub włazu. Metoda montażu i procedury mocowania drzwi lub włazu na statku powinny odpowiadać tym stosowanym podczas próby prototypowej. Po zamontowaniu na statku, każde drzwi lub właz powinny być sprawdzane pod kątem właściwego przylegania pomiędzy grodzią, ramą i drzwiami lub pomiędzy pokładem, zrębnicą i włazem.”

#### **Prawidło 16-1 – Budowa i wstępne próby pokładów wodoszczelnych, szybów itp.**

48 Obecne punkty 2 i 3 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„2 Na statkach pasażerskich, jeżeli szyb wentylacyjny przechodzący przez konstrukcję przebija wodoszczelną powierzchnię pokładu grodziowego, to powinien być w stanie wytrzymać ciśnienie wody, jakie może panować wewnątrz szybu, po uwzględnieniu maksymalnego dopuszczalnego kąta przechyłu podczas zatapiania zgodnie z prawidłem 7.2.

3 Na statkach pasażerskich ro-ro, jeżeli całość lub część przejścia przez pokład grodziowy znajduje się na głównym pokładzie ro-ro, to szyb powinien być w stanie wytrzymać ciśnienie udarowe spowodowane ruchem (sloshing) wody uwięzionej na pokładzie ro-ro.”

#### **Prawidło 17 – Wodoszczelna integralność wewnętrzna statków powyżej pokładu grodziowego**

49 Obecny punkt 3 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„3 Wyloty rur odpowietrzających kończących się wewnątrz nadbudówki, niewyposażone w środki wodoszczelnego zamknięcia, będą uznawane za otwory nieostionięte w przypadku stosowania prawidła 7-2.6.1.1.”

#### **CZĘŚĆ B-4**

#### **ZARZĄDZANIE STATECZNOŚCIĄ**

#### **Prawidło 19 – Informacje dotyczące zarządzania awaryjnego**

50 Obecny punkt 2 zostaje usunięty, a pozostałe punkty zostają odpowiednio ponumerowane.

5.1 Po obecnym prawidło 19 wprowadza się nowe prawidło 19-1 o następującym brzmieniu:

#### **„Prawidło 19-1 – Ćwiczenia alarmowe w zakresie zabezpieczenia niezatapialności dla statków pasażerskich”**

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do statków pasażerskich wybudowanych przed, budowanych w dniu lub po 1 stycznia 2020 r.

2 Ćwiczenia alarmowe w zakresie zabezpieczania niezatapialności będą odbywać się co trzy miesiące. W ćwiczeniach alarmowych nie musi uczestniczyć cała załoga, ale wyłącznie członkowie załogi odpowiedzialni za zabezpieczanie niezatapialności.

3 Warianty ćwiczeń alarmowych w zakresie zabezpieczania niezatapialności będą różnić się od siebie, tak, aby przeprowadzić symulację warunków awaryjnych dla różnych stanów uszkodzenia, i, na ile jest to możliwe, będą prowadzone tak, jak gdyby była to rzeczywista sytuacja awaryjna.

4 Każde ćwiczenie alarmowe w zakresie zabezpieczania niezatapialności będzie zawierać:

- .1 dla członków załogi odpowiedzialnych za zabezpieczanie niezatapialności, sprawozdawanie do stacji i przygotowywanie się do wypełnienia obowiązków opisanych w rozkładach alarmowych wymaganych postanowieniami prawidła III/8;
- .2 wykorzystywanie informacji o zabezpieczaniu niezatapialności oraz komputera pokładowego obliczającego uszkodzenia stateczności, jeśli został zainstalowany, w celu przeprowadzenia ocen stateczności dla symulowanego stanu uszkodzenia;
- .3 nawiązanie łączności pomiędzy statkiem i wsparciem z lądu, o ile zostało udostępnione;

- .4 obsługę drzwi wodoszczelnych i innych zamknięć wodoszczelnych;
- .5 wykazanie biegłości w posługiwaniu się systemem wykrywania zatapiania, jeśli został zainstalowany, zgodnie z obowiązkami opisanymi w rozkładach alarmowych;
- .6 wykazanie biegłości w posługiwaniu się systemami zatapiania poprzecznego i wyrównawczego, jeśli zostały zainstalowane, zgodnie z obowiązkami opisanymi w rozkładach alarmowych;
- .7 obsługę pomp zęzowych i kontrolę alarmów zęzowych oraz systemów automatycznego uruchamiania pomp zęzowych; oraz
- .8 instrukcje dotyczące identyfikacji i badań uszkodzeń oraz korzystanie z systemów zabezpieczania niezatapialności statku.

5 Co najmniej jedno ćwiczenie alarmowe w zakresie zabezpieczania niezatapialności w roku powinny obejmować uruchomienie wsparcia z lądu, o ile zostało udostępnione zgodnie z prawidłem II-1/8-1.3, w celu przeprowadzenia oceny stateczności dla symulowanego stanu uszkodzenia.

6 Każdy członek załogi z przydzielonymi obowiązkami w zakresie zabezpieczenia niezatapialności powinien zapoznać się ze swoimi obowiązkami oraz informacjami w zakresie zabezpieczania niezatapialności przed rozpoczęciem podróży.

7 Rejestr każdego z ćwiczeń alarmowych w zakresie zabezpieczania niezatapialności będzie prowadzony w ten sam sposób, który został opisany dla innych ćwiczeń w prawidło III/19.5”.

52 Obecny tytuł i punkt 1 prawidła 20 zostają zastąpione następująco:

#### **„Prawidło 20 – Załadunek statków**

1 Po zakończeniu załadunku statku i przed jego wypłynięciem, kapitan powinien określić przegłębienie i stateczność statku, jak również upewnić się i zapisać, że statek jest w pozycji wyprostowanej i spełnia wymagania stateczności określone w odpowiednich prawidłach. Określenie stateczności statku powinno być zawsze dokonywane w drodze obliczeń lub przez upewnienie się, że statek został załadowany zgodnie z jednym z wstępnie obliczonych stanów załadowania zgodnie z zatwierdzonymi informacjami o stateczności. Administracja może zaakceptować zastosowanie elektronicznego komputera ładunkowego i statecznościowego lub innych równoważnych środków służących temu celowi.”

#### **Prawidło 21 – Okresowe uruchamianie i poddawanie inspekcjom wodoszczelnych drzwi itp. na statkach pasażerskich**

53 Obecny punkt 1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„1 Próby eksploatacyjne drzwi wodoszczelnych, iluminatorów burtowych, zaworów i mechanizmów zamykających ścieki pokładowe oraz rynny zrzutowe popiołu i śmieci powinny odbywać się co tydzień. Na statkach odbywających podróże trwających dłużej niż tydzień pełne próby eksploatacyjne należy przeprowadzać przed wyjściem z portu, a pozostałe później podczas podróży co najmniej raz w tygodniu.”

54 Obecny punkt 4 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„4 W dzienniku okrętowym należy prowadzić zapisy wszystkich prób eksploatacyjnych i inspekcji wymaganych niniejszym prawidłem, z podaniem jasnego opisu wszelkich stwierdzonych usterek.”

**Prawidło 22 - Zapobieganie i kontrolowanie wtargnięcia wody itp.**

55 W obecnym punkcie 1, pod koniec pierwszego zdania, wyrazy „w punktach 3 i 4” zostają zastąpione „w punkcie 3”.

56 Obecny punkt 2 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„2 Drzwi wodoszczelne znajdujące się poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładów wolnej burty statków towarowych, mające maksymalną szerokość w świetle większą niż 1,2 m, powinny być stale zamknięte, gdy statek znajduje się w morzu, z wyjątkiem określonych przez Administrację ograniczonych okresów czasu, kiedy jest to absolutnie niezbędne.”

57 Obecny punkt 3 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„3 Drzwi wodoszczelne mogą być otwarte w czasie żeglugi, aby umożliwić przejście pasażerom lub załodze, lub gdy praca wykonywana w bezpośredniej bliskości drzwi wymaga ich otwarcia. Drzwi muszą być natychmiast zamknięte po przejściu przez nie osób lub po zakończeniu pracy, która wymagała ich otwarcia. Administracja zatwierdzi, że takie drzwi wodoszczelne mogą być otwarte w czasie żeglugi wyłącznie po dokładnym rozpatrzeniu wpływu na eksploatację oraz zdolność przetrwania statku, z uwzględnieniem wytycznych wydanych przez Organizację. Drzwi wodoszczelne, które zgodnie z pozwoleniem mogą być otwarte podczas żeglugi zostaną wyraźnie wskazane w informacjach o stateczności statku i będą zawsze gotowe do natychmiastowego zamknięcia”.

58 Obecne punkty 4 do 8 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„4 Demontowalne płyty w grodziach wodoszczelnych powinny zawsze znaleźć się na swoim miejscu przed wyjściem statku z portu i nie mogą być zdejmowane podczas żeglugi za wyjątkiem przypadku nagłej konieczności według uznania kapitana. Przy ponownym montażu płyt na miejsce należy podjąć niezbędne środki zapobiegawcze w celu zapewnienia wodoszczelności połączeń. Wodoszczelne drzwi zasuwane z napędem mechanicznym, dopuszczone w pomieszczeniach maszynowych zgodnie z prawidłem 13.10, powinny zostać zamknięte przed rozpoczęciem podróży i pozostawać zamknięte w czasie żeglugi, za wyjątkiem przypadku nagłej konieczności według uznania kapitana.

5 Drzwi wodoszczelne zamontowane w grodziach wodoszczelnych, dzielących ładunek pomiędzy przestrzenie pokładowe zgodnie z prawidłem 13.9.1, powinny zostać zamknięte przed rozpoczęciem podróży i pozostawać zamknięte podczas podróży; czas ich otwarcia w porcie i czas ich zamknięcia przed wyjściem z portu powinien być zapisany w dzienniku okrętowym.

6 Furty wejściowe, ładunkowe i bunkrowe zamontowane poniżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych powinny zostać pewnie zamknięte w sposób wodoszczelny przed rozpoczęciem podróży i powinny pozostawać zamknięte podczas podróży.

7 Następujące drzwi, usytuowane powyżej pokładu grodziowego statków pasażerskich i pokładu wolnej burty statków towarowych, powinny zostać zamknięte i zablokowane przed rozpoczęciem

podróży i pozostawać zamknięte i zablokowane do czasu, gdy statek znajdzie się przy następnym nabrzeżu:

- .1 drzwi ładunkowe w poszyciu kadłuba lub w ścianach zamkniętych nadbudówek;
- .2 furty dziobowe przyłbicowe, zamontowane w pozycjach określonych w punkcie 7.1;
- .3 drzwi ładunkowe w grodzi zderzeniowej; oraz
- .4 rampy stanowiące alternatywne zamknięcia dla tych podanych w punktach od 7.1 do 7.3 włącznie.

59 Numeracja obecnego punktu 9 zostaje zmieniona na punkt 8, a obecne punkty 10 do 16 zostają zastąpione punktami o następującym brzmieniu:

„9 Niezależnie od wymagań punktów 7.1 do 7.4, Administracja może zezwolić na to, aby poszczególne drzwi były otwierane według uznania kapitana, jeżeli jest to niezbędne do obsługi statku lub przyjęcia lub wysadzenia pasażerów, podczas gdy statek znajduje się na bezpiecznym kotwicowisku i pod warunkiem, że bezpieczeństwo statku nie zostanie zmniejszone.

10 Kapitan zapewni wdrożenie skutecznego systemu nadzoru i raportowania zamykania i otwierania drzwi, o których mowa w punkcie 7.

11 Kapitan zapewni, aby przed wyjściem statku w jakąkolwiek podróż w dzienniku okrętowym, jaki może zalecić Administracja, zostały dokonane wpisy ostatniego czasu zamknięcia drzwi wymienionych w punkcie 12 i czasu otwarcia konkretnych drzwi zgodnie z punktem 13.

12 Drzwi zawiasowe, demontowalne płyty, iluminatory burtowe, furty wejściowe, ładunkowe i bunkrowe oraz inne otwory, od których niniejsze przepisy wymagają, aby były zamknięte podczas podróży, powinny zostać zamknięte przed rozpoczęciem podróży. Czas zamknięcia i czas otwarcia (jeżeli jest to dozwolone niniejszymi przepisami) takich drzwi powinien być zapisany w takim dzienniku okrętowym, jaki może zalecić Administracja.

13 Jeżeli w przestrzeni międzypokładowej dolna krawędź jakiegokolwiek z iluminatorów burtowych, o których mowa w przepisie 15.3.2, znajduje się poniżej linii przeprowadzonej na burcie równoległe do pokładu grodziowego na burcie statków pasażerskich i pokładu wolnej burty na burcie statków towarowych, i posiadającej swój najniższy punkt na wysokości 1,4 m plus 2,5% szerokości statku ponad wodą, gdy statek wychodzi z jakiegokolwiek portu, wszystkie eliminatory burtowe tego międzypokładzia powinny zostać zamknięte w sposób wodoszczelny i zablokowane, zanim statek wyjdzie z portu i nie powinny być otwierane, zanim statek nie przybędzie do następnego portu. Stosując niniejszy punkt można uwzględnić odpowiednią poprawkę na wodę słodką, jeżeli ma to zastosowanie.

- .1 Czas otwarcia takich iluminatorów burtowych w porcie oraz ich zamknięcia i zablokowania przed rozpoczęciem podróży powinien być zapisany w takim dzienniku okrętowym, jaki może zalecić Administracja.
- .2 Dla każdego statku posiadającego jeden lub więcej iluminatorów tak usytuowanych, że wymagania punktu 13 miałyby do nich zastosowanie, gdyby statek miał największe zanurzenie podziałowe, Administracja może określić graniczne zanurzenie średnie statku, przy którym dolne krawędzie tych iluminatorów burtowych będą się znajdowały powyżej linii przeprowadzonej na burcie równoległe do pokładu grodziowego na burcie statków pasażerskich i pokładu wolnej burty na burcie statków towarowych, i posiadającej swój najniższy punkt na wysokości 1,4 m plus 2,5% szerokości statku powyżej wodnicy odpowiadającej temu granicznemu zanurzeniu średniemu i przy których dopuszczalne będzie wówczas rozpoczęcie podróży bez ich

uprzedniego zamknięcia i zablokowania oraz otwarcie podczas żeglugi, na odpowiedzialność kapitana statku, podczas podróży do następnego portu. W strefach tropikalnych zdefiniowanych w obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych to graniczne zanurzenie może być zwiększone o 0,3 m.

14 Iluminatory burtowe oraz ich pokrywy, które nie będą dostępne podczas żeglugi, powinny zostać zamknięte i zabezpieczone przed rozpoczęciem podróży.

15 Jeżeli w pomieszczeniach, o których mowa w prawie 15.5.2, przewożony jest ładunek, to iluminatory burtowe i ich pokrywy powinny zostać zamknięte wodoszczelnie i zablokowane przed ładunkiem, przy czym takie zamknięcie i zablokowanie iluminatorów burtowych i ich pokryw powinno zostać zapisane w takim dzienniku okrętowym, jaki może zalecić Administracja.”

60 Numeracja obecnego punktu 17 zostaje zmieniona na punkt 16.

#### **Prawidło 22-1 – Systemy wykrywcze zatapiania dla statków pasażerskich przewożących 36 osób lub więcej budowanych w dniu 1 lipca 2010 r. lub po tej dacie**

61 W prawie 22-1, wyrazy „budowanych w dniu 1 lipca 2020 r. lub po tej dacie” zostają usunięte z końca obecnego tytułu.

#### **Prawidło 23 – Wymagania specjalne dla statków pasażerskich ro-ro**

62 Obecny tekst niniejszego prawidła zostaje zastąpiony treścią o następującym brzmieniu:

„1 Pomieszczenia kategorii specjalnej i pomieszczenia ro-ro powinny być ciągle patrolowane albo monitorowane przy użyciu skutecznie działających środków, takich jak telewizja przemysłowa, tak aby jakiegokolwiek przemieszczanie się pojazdów w niekorzystnych warunkach pogodowych lub samowolne wejście pasażerów do tych pomieszczeń mogły zostać wykryte podczas żeglugi.

2 Udokumentowane procedury postępowania przy zamykaniu i zabezpieczaniu wszystkich drzwi w poszyciu kadłuba, drzwi ładunkowych i innych urządzeń zamykających, których pozostawienie w stanie otwartym lub niewłaściwe zabezpieczenie mogłoby zdaniem Administracji doprowadzić do zatopienia pomieszczenia specjalnej kategorii lub pomieszczenia ro-ro, powinny być przechowywane na statku oraz wywieszane w odpowiednim miejscu.

3 Wszystkie wejścia z pokładu ro-ro i ramp dla pojazdów prowadzące do przestrzeni poniżej pokładu górnego powinny zostać zamknięte przed rozpoczęciem podróży oraz pozostawać zamknięte do czasu, gdy statek znajdzie się przy następnym nabrzeżu.

4 Kapitan zapewni wdrożenie skutecznego systemu nadzoru i raportowania zamykania i otwierania wejść, o których mowa w punkcie 3.

5 Kapitan zapewni, by przed rozpoczęciem podróży, dokonano do dziennika okrętowego wpisów wymaganych prawidłem 22.12, a dotyczących ostatniego czasu zamknięcia wejść, o których mowa w punkcie 3.

6 Niezależnie od wymagań punktu 3, Administracja może zezwolić, aby niektóre wejścia zostały otwarte w czasie podróży, ale jedynie na okres czasu wystarczający na przejście przez nie oraz, jeżeli jest to wymagane, na wykonanie ważnych działań na statku.

7 Wszystkie grodzie poprzeczne lub wzdłużne, które są brane pod uwagę jako skutecznie ograniczające rozprzestrzenienie się wody morskiej zgromadzonej na pokładzie ro-ro, powinny zostać umieszczone i zabezpieczone na swoich miejscach przed rozpoczęciem podróży i pozostawać zabezpieczone na swoich miejscach do czasu, gdy statek znajdzie się przy następnym nabrzeżu.

8 Niezależnie od wymagań punktu 7, Administracja może zezwolić, aby niektóre wyjścia w takich grodziach zostały otwarte w czasie podróży, ale jedynie na okres czasu wystarczający na przejście przez nie oraz, jeżeli jest to wymagane, na wykonanie ważnych działań na statku.

9 Na wszystkich statkach pasażerskich ro-ro, kapitan lub wyznaczony oficer powinni zapewnić, aby bez wyraźnej zgody kapitana lub wyznaczonego oficera żadni pasażerowi nie mogli wejść na zamknięty pokład ro-ro podczas żeglugi.”

63 W prawie 24, obecny tytuł i ustęp 1 zostają zastąpione następująco:

**„Prawidło 24 – Dodatkowe wymagania dla zapobiegania i kontrolowania wtargnięcia wody itp. na statkach towarowych**

1 Otwory w poszyciu kadłuba znajdujące się poniżej pokładu ograniczającego pionowy zakres uszkodzenia powinny być stale zamknięte podczas żeglugi.”

64 Obecny ustęp 3 zostaje zastąpiony ustępem o następującym brzmieniu:

„3 Wodoszczelne drzwi lub rampy zamontowane wewnątrz w celu podziału dużych pomieszczeń ładunkowych powinny zostać zamknięte przed rozpoczęciem podróży i pozostawać zamknięte podczas żeglugi; czas otwarcia takich drzwi i ich zamknięcia powinien być zapisany w dzienniku okrętowym, jaki może zalecić Administracja.”

### **CZĘŚĆ C**

#### **URZĄDZENIA MASZYNOWE**

##### **Prawidło 35-1 – Instalacje zęzowe**

66 Na końcu obecnego punktu 2.6 zostaje dodane następujące nowe zdanie:

„Dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, w celu zapoznania się ze szczególnymi zagrożeniami związanymi z utratą stateczności podczas instalacji stałych gaśniczych instalacji ciśnieniowych na mgłę wodną, patrz prawidło II-2/20.6.1.4.”

66 W punkcie 3.2, obecny tekst dotyczący całkowitej objętości pomieszczeń pasażerskich i załogowych poniżej pokładu grodziowego *P* zostaje zastąpiony następująco:

„*P* = całkowita objętość pomieszczeń pasażerskich i załogowych poniżej pokładu grodziowego (w metrach sześciennych), które są przeznaczone do zamieszkania i użytkowania przez pasażerów i załogę, z wyłączeniem pomieszczeń na bagaż, zapasy i żywność.”

67 W punkcie 3., obecne pierwsze zdanie zostaje zastąpione zdaniem o następującym brzmieniu:

„3.4 Na statku o długości *L* równej 91,5 m i większym lub mającym sprawdzian pompy zęzowej, obliczony zgodnie z punktem 3.2, równy 30 lub większy, rozplanowanie powinno być takie, żeby co najmniej jedna pompa zęzowa o napędzie mechanicznym była dostępna do użytku we wszystkich

warunkach zatopienia, których przetrwania wymaga się od statku, i, dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, we wszystkich stanach zatapiania uznanych za niewielkie uszkodzenia zgodnie z prawidłem 8, w następujący sposób:

68 Na końcu obecnego punktu 3.10 zostaje dodane następujące nowe zdanie:

„Dla statków objętych postanowieniami prawidła II-1/1.1.1.1, najwyższa podziałowa linia ładunkowa powinna być przyjęta jako największe zanurzenie podziałowe”.

## **ROZDZIAŁ II-2**

### **KONSTRUKCJA – OCHRONA PRZECIWPÓŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW**

#### **CZĘŚĆ A**

##### **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

#### **Prawidło 1 – Definicje**

69 Prawidło II-2/3.56 zostaje zastąpione następująco:

„56 Pojazdowiec oznacza statek towarowy, który przewozi ładunek wyłącznie w pomieszczeniach ro-ro lub pomieszczeniach dla pojazdów, który zaprojektowano do przewozu ładunków, takich jak samochody osobowe i ciężarowe bez ładunku, jako ładunek.”

#### **CZĘŚĆ C**

##### **TŁUMIENIE POŻARÓW**

#### **Prawidło 9 – Powstrzymywanie pożaru**

70 Po obecnym podpunkcie 4.1.3.3 zostają dodane następujące nowe paragrafy 4.1.3.4 do 4.1.3.6:

„4.1.3.4 Niezależnie od wymogu podpunktu 4.1.3.3, wymogi podpunktów 4.1.3.5 i 4.1.3.6 będą mieć zastosowanie do statków budowanych w dni 1 stycznia 2020 r. lub później”.

4.1.3.5 Dla statków przewożących powyżej 36 pasażerów, okna znajdujące się naprzeciw urządzeń ratunkowych, miejsc opuszczenia statku i miejsc zbiórki, zewnętrznych schodów i pokładów otwartych używanych jako trasy ewakuacji oraz okna znajdujące się poniżej rejonów opuszczania tratw ratunkowych i ześlizgów ewakuacyjnych powinny mieć odporność ogniową zgodnie z wymaganiami tabeli 9.1. Jeżeli dla zabezpieczenia okien przewidziano specjalne głowice automatycznej instalacji tryskaczowej, jako równoważne mogą być zaakceptowane okna klasy „A-0”. Aby głowice tryskaczowe mogły zostać uznane za odpowiednie do celów niniejszego punktu, muszą to być albo:

- .1 głowice specjalnego typu umieszczone nad oknami i zainstalowane jako dodatkowe do konwencjonalnych głowic sufitowych; albo
- .2 konwencjonalne głowice tryskaczowe sufitowe rozmieszczone tak, że okno jest chronione strumieniem wody o średniej intensywności co najmniej 5l/min. na metr kwadratowy, a dodatkowa powierzchnia okna została włączona do obliczeń powierzchni pokrywanej przez instalację; albo
- .3 głowice mgłowe, które zostały przebadane i uznane zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację; oraz



Okna znajdujące się w burcie statku poniżej rejonu opuszczania łodzi ratunkowych powinny mieć odporność ogniową co najmniej równą klasie „A-0”.

4.1.3.6 Dla statków przewożących powyżej 36 pasażerów, okna znajdujące się naprzeciw urządzeń ratunkowych, miejsc opuszczania statku i miejsc zbiórki oraz okna znajdujące się poniżej takich miejsc powinny mieć odporność ogniową co najmniej równą klasie „A-0”.

## **CZĘŚĆ G**

### **WYMAGANIA SPECJALNE**

#### **Prawidło 20 – Zabezpieczenie pojazdów samochodowych, pomieszczeń kategorii specjalnej i pomieszczeń ro-ro**

71 Numeracja obecnego punktu 2.1 zostaje zmieniona na 2.1.1, a po punkcie 2.1.1 o zmienionej numeracji zostaje dodany następujący punkt 2.1.2:

„2.1.2 Na wszystkich statkach, pojazdy z paliwem do ich napędu w zbiornikach mogą być załadowywane w pomieszczeniach ładunkowych innych niż pomieszczenia dla pojazdów, pomieszczenia kategorii specjalnej i pomieszczenia ro-ro, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

- .1 pojazdy nie używają własnego napędu w pomieszczeniach ładunkowych;
- .2 pomieszczenia ładunkowe spełniają odpowiednie wymogi prawidła 19; oraz
- .3 pojazdy są przewożone zgodnie z Kodeksem IMDG, jak zdefiniowano w prawidło VII/1.1”.

#### **Prawidło 20-1 - Wymogi dotyczące pojazdowców przeznaczonych do przewozu jako ładunek pojazdów silnikowych mających w zbiornikach sprężony wodór lub gaz ziemny jako paliwo potrzebne do ich napędu**

72 Obecny punkt 2.1 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

„2.1 Poza spełnieniem wymogów określonych w prawidło 20, w stosownych przypadkach, pojazdowce budowane w dniu 1 stycznia 2016 r. lub po tej dacie, przeznaczone do przewozu jako ładunku pojazdów silnikowych mających w zbiornikach sprężony wodór lub gaz ziemny jako paliwo w zbiornikach potrzebne do ich napędu będą spełniać wymogi określone ustępach 3 - 5 niniejszego prawidła.”

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

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

**Prawidło 1 – Zakres zastosowania**

73 Obecny punkt 4 zostaje zastąpiony punktem o następującym brzmieniu:

- „4 W odniesieniu do statków budowanych przed 1 lipca 1998 r., Administracja powinna:
- .1 zapewnić, z uwzględnieniem postanowień punktu 4.2 zgodność z wymaganiami mającymi zastosowanie na mocy rozdziału III Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., obowiązujące przed 1 lipca 1998 r., dotyczące statków nowych lub istniejących zgodnie z postanowieniami tego rozdziału;
  - .2 zapewnić, aby w przypadku wymiany środków lub urządzeń ratunkowych na takich statkach lub poddawania ich znacznym naprawom, przebudowom lub modernizacjom, które pociągają za sobą wymianę lub jakiegokolwiek uzupełnienie już istniejących na tych statkach środków lub urządzeń ratunkowych, środki te i urządzenia ratunkowe w stopniu uzasadnionym i praktycznie wykonalnym odpowiadały wymaganiom niniejszego rozdziału. Jeśli jednak dokonywana jest wymiana jednostki ratunkowej innej niż pneumatyczna tratwa ratunkowa bez wymiany urządzenia do jej wodowania lub odwrotnie, nowa jednostka ratunkowa lub urządzenie do jej wodowania może być tego samego typu jak jednostka wymieniana; oraz
  - .3 zapewnić zgodność z wymogami prawideł 30.3 i 37.3.9.”

**CZĘŚĆ B**  
**WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW, ŚRODKÓW I URZĄDZEŃ RATUNKOWYCH**

**Prawidło 30 – Ćwiczenia alarmowe**

74 Po obecnym punkcie 2 zostaje dodany nowy punkt 3 o następującym brzmieniu:

- „3 Ćwiczenia alarmowe w zakresie zabezpieczenia niezatapialności będą prowadzone zgodnie z wymaganiami prawidła II-1/19-1”.

**Prawidło 37 – Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia**

75 W punkcie 3, obecne podpunkty .7 i .8 zostają zastąpione podpunktami o następującym brzmieniu:

- .7 skład osobowy sekcji pożarowych wyznaczonych do walki z pożarami;
- .8 obowiązki specjalne związane z używaniem wyposażenia i instalacji przeciwpożarowych; oraz
- .9 wyłączenie dla statków pasażerskich, zabezpieczenie niezatapialności dla zagrożeń zatopieniem.

**DODATEK  
CERTYFIKATY**

**WYKAZ WYPOSAŻENIA DO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO (WZÓR P)**

76 W sekcji 5, obecny opis punktu 3.1 zostaje zastąpiony opisem o następującym brzmieniu:

„Odbiornik globalnego systemu nawigacji satelitarnej/naziemnego systemu radionawigacyjnego/  
wielosystemowy odbiornik radionawigacyjnych statku<sup>3,4</sup>”.

**WYKAZ WYPOSAŻENIA DO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO (WZÓR E)**

16 W sekcji 3, obecny opis punktu 3.1 zostaje zastąpiony opisem o następującym brzmieniu:

„Odbiornik globalnego systemu nawigacji satelitarnej/naziemnego systemu radionawigacyjnego/  
wielosystemowy odbiornik radionawigacyjnych statku<sup>2,3</sup>”.

**WYKAZ WYPOSAŻENIA DO CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO (WZÓR C)**

17 W sekcji 3, obecny opis punktu 3.1 zostaje zastąpiony opisem o następującym brzmieniu:

„Odbiornik globalnego systemu nawigacji satelitarnej/naziemnego systemu radionawigacyjnego/  
wielosystemowy odbiornik radionawigacyjnych statku<sup>2,3</sup>”.

---

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA treści poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., przyjętych w dniu 15 czerwca 2017 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podczas jej 98. sesji, zgodnie z postanowieniami art. VIII ust. b) pkt (iv) Konwencji, oraz ujętych w załączniku do rezolucji MSC.421(98), której oryginał został zdeponowany u Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Z upoważnienia Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej:

Londyn  
18 marca 2019 r.

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

