

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 30 sierpnia 1986 r.

w sprawie wejścia w życie poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, przyjętych w Londynie dnia 20 listopada 1981 r. oraz poprawek do tej konwencji, przyjętych w Londynie dnia 17 czerwca 1983 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że dnia 1 września 1984 r. weszły w życie poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., przyjęte w Londynie dnia 20 listopada 1981 r., a dnia 1 lipca 1986 r. weszły w życie poprawki do tej konwencji, przy-

jęte w Londynie dnia 17 czerwca 1983 r.

Jednocześnie podaje się do wiadomości, że tekst powyższych poprawek przechowywany jest w Ministerstwie Spraw Zagranicznych i w Urzędzie Gospodarki Morskiej.

Minister Spraw Zagranicznych: *M. Orzechowski*

**MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA
MORSKA - IMO**

**POPRAWKI Z 1983 ROKU DO
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE
ŻYCIA NA MORZU , 1974**

**PRZYSZŁE POPRAWKI DO
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZEŃSTWIE
ŻYCIA NA MORZU , 1974
REZOLUCJA A.515/13/**

**POLSKI REJESTR STATKÓW
GDAŃSK 1984**

POPRAWKI Z 1983 ROKU DO MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O BEZPIECZENSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO na 48
sesji w dniu 17 czerwca 1983 r. rezolucją MSC 6/48/.

Tom I

Nowe teksty rozdziałów III i VII
Poprawki do rozdziałów II-1, II-2 i IV

PRZYSZŁE POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZENSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO 13 sesji
w dniu 17 listopada 1983 r. rezolucją A.515/13/

WYDAWNICTWO INSTYTUTU MORSKIEGO - GDANSK 1984

Wykonano w Powielarni Wydawnictwa Instytutu Morskiego
Wydanie pierwsze - Ark. wyd. 11,3 - Egz. 1700+25

Zlec. 317/84

Grudzień 1984

P-4

Spis treści

	Str.
Przedmowa do wydania polskiego	5
Słowo wstępne	7
Rezolucja MSC 6 /48/ - Przyjęcie poprawek do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 ...	8
Załącznik - Poprawki z 1983 r. do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 ..	
Spis treści	10
Poprawki	17
Rezolucja A.515 /13/ - Przyszłe poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974	151
Spis treści	153
Załączniki	155

PRZEDMOWA
DO WYDANIA POLSKIEGO

Niniejsze poprawki są tłumaczeniem z języka angielskiego publikacji pt. "1983 Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - Volume 1", wydanej przez IMO w 1983 r. Stanowią one uzupełnienie do opublikowanego przez PRS w 1978 r. "Jednolitego tekstu Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 roku ze zmianami wprowadzonymi Protokołem uchwalonym przez międzynarodową konferencję w sprawie bezpieczeństwa zbiornikowców i zapobiegania zanieczyszczeniom z 1978 roku" oraz do opublikowanej przez PRS w 1983 r. broszury "Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 /Poprawki z 1981 r./".

Dalsze tomy wspomnianej wyżej publikacji IMO stanowią "Tom 2 - Międzynarodowy kod w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem" oraz "Tom 3 - Międzynarodowy kod w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem". Wydania tłumaczeń tych kodów obecnie się nie przewiduje.

Zgodnie z zawartą w niniejszej publikacji rezolucją MSC. 6/48/ Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO niniejsze "Poprawki z 1983 roku do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974" wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1986 r., pod warunkiem spełnienia postanowień zawartych w p. 2 tej rezolucji.

Tłumaczenie wykonał zespół specjalistów pod kierownictwem mgr. inż. Andrzeja Malinowskiego powołany przez Instytut Morski w Gdańsku. Poszczególne rozdziały zostały przetłumaczone i tłumaczenia zweryfikowane przez następujące osoby: rozdziały II-1, II-2, IV i VII - tłumaczyła inż. Barbara Karaszewska, a weryfikowali rozdział II-1 - mgr inż. Rajmund Rajś, rozdział II-2 doc. dr. inż. Zbigniew Grzywaczewski, rozdział IV - mgr inż. Jacek Starościak, a rozdział VII - mgr Janina Wismur; rozdział III tłumaczył mgr inż. Andrzej Malinowski, a weryfikował mgr inż. Jerzy Markiewicz.

W niniejszej broszurze znajduje się też tłumaczenie rezolucji A.515/13/ zawierającej tekst przyszłych poprawek do rozdziałów II-1 i II-2

Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, tj. takich, które już obecnie są zalecane przez IMO do stosowania, lecz które ze względów formalnych nie mogły być włączone do poprawek z 1983 r. Mają one być ujęte w następnym pakiecie poprawek do tej konwencji.

Prace wydawnicze zostały wykonane przez Ośrodek ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków oraz przez Instytut Morski.

SŁOWO WSTĘPNE

1. Na swojej czterdziestej ósmej sesji, która odbyła się w czerwcu 1983 r., Komitet Bezpieczeństwa na Morzu przyjął poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974. Na sesji obecni byli przedstawiciele trzydziestu trzech Umawiających się Rządów-stron Konwencji; wszystkie poprawki zostały przyjęte zgodnie z procedurą określoną w artykule VIII/b/ /iv/.
2. Przyjęte poprawki polegają na wprowadzeniu całkowicie zmienionych tekstów rozdziałów III i VII i dokonaniu poprawek w rozdziałach II-1 i II-2 oraz IV.
3. W rozdziałach II-1, II-2, III i VII zastosowany został dziesiętny system numeracji. Z wyjątkiem przypadków, w których uznano za właściwsze pozostawienie jednostek powszechnie stosowanych w praktyce morskiej, jednostki metryczne i angielskie zostały zastąpione jednostkami międzynarodowego układu jednostek miar /układ SI/.
4. Odsyłacze podane są w zwartej postaci, np. правило II-2/10.4 oznacza ustęp 4 pravidła 10 rozdziału II-2.
5. Odsyłacze /u dołu stronic/ zawarte w tekście Konwencji oraz w poprawkach do niej odsyłają do odpowiednich zaleceń załączonych do Konwencji oraz do innych normatywów przyjętych w skali międzynarodowej. Komitet Bezpieczeństwa na Morzu podkreślił, że odsyłacze te nie stanowią części Konwencji, lecz zostały wprowadzone jedynie dla ułatwienia orientacji.

REZOLUCJA MSC. 6/48/
przyjęta 17 czerwca 1983 r.

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE
ŻYCIA NA MORZU, 1974

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU,

BIORĄC POD UWAGĘ artykuł VIII /b/ Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, zwanej dalej "Konwencją", dotyczący postępowania związanego z wprowadzaniem do załącznika do Konwencji poprawek w części innej niż rozdział I Konwencji,

BIORĄC PONADTO POD UWAGĘ obowiązki nałożone przez Konwencję na Komitet Bezpieczeństwa na Morzu związane z rozpatrywaniem i uchwalaniem poprawek do Konwencji,

PO ROZWAŻENIU na swojej czterdziestej ósmej sesji poprawek do Konwencji zaproponowanych i przekazanych do wiadomości zgodnie z jej artykułem VIII /b/ /i/ -

1 PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VIII /b/ /iv/ Konwencji, poprawki do rozdziałów II-1, II-2, III, IV i VII Konwencji, których tekst został zawarty w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 USTALA, zgodnie z artykułem VIII /b/ /vi/ /2/ /bb/ Konwencji, że poprawki do rozdziałów II-1, II-2, III, IV i VII powinny być uznane za przyjęte z dniem 1 stycznia 1986, chyba że przed tym terminem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów-stron Konwencji albo Umawiających się Rządów, których flota handlowa stanowi łącznie nie mniej niż 50% tonażu rejestrowego brutto światowej floty handlowej, zgłosi zastrzeżenia do tych poprawek;

3 WZYWA Umawiające się Rządy, aby wzięły pod uwagę, że zgodnie z artykułem VIII /b/ /vii/ /2/ Konwencji poprawki do rozdziałów II-1, II-2, III, IV i VII, w przypadku ich przyjęcia zgodnie z powyższym ustępem 2, wejdą w życie z dniem 1 lipca 1986 r.;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, zgodnie z artykułem VIII /b/ /v/ Konwencji, o przekazanie uwierzytelnionych kopii niniejszej

rezolucji oraz tekstu poprawek zawartego w załączniku wszystkim Umawiającym się Rządów-stronom Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974;

5 PONADTO PROSI Sekretarza Generalnego o przekazanie kopii niniejszej rezolucji oraz załącznika do niej państwom członkowskim Organizacji nie będącym Umawiającymi się Rządami-stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK
POPRAWKI Z 1983 ROKU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZENSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

Spis treści

Część 1

	Str.
ROZDZIAŁ II-1 KONSTRUKCJA-NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZ- NOSC, URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE	
Poprawka do prawidła 1 - Zastosowanie	17
Poprawka do prawidła 3 - Określenia odnoszące się do Części C, D i E	18
Poprawka do prawidła 5 - Stopień zatapiałości statków pasażer- skich	19
Poprawka do prawidła 6 - Dopuszczalna długość przedziałów na statkach pasażerskich	19
Poprawka do prawidła 42- Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach pasażerskich	20
Poprawka do prawidła 43- Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach towarowych	20
Poprawka do prawidła 49- Sterowanie mechanizmami napędowymi ze sterowni	20

Część 2

ROZDZIAŁ II-2 KONSTRUKCJA - ZABEZPIECZENIE PRZECIWI- POŻAROWE, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻA- ROW	
Poprawka do prawidła 1 - Zastosowanie	22
Poprawka do prawidła 3 - Określenia	23
Poprawka do prawidła 4 - Pompy pożarowe, magistrale pożarowe, hydranty i węże tłoczne	24

Poprawka do prawidła 11 - Urządzenia specjalne w przedziałach maszynowych	24
Poprawka do prawidła 13 - Stała instalacja wykrywczna i pożaro- wa sygnalizacja alarmowa	24
Poprawka do prawidła 14 - Stała instalacja wykrywczna i pożaro- wa sygnalizacja alarmowa dla maszy- nowni okresowo bezwachtowych	25
Poprawka do prawidła 15 - Instalacje paliwa ciekłego, oleju smar- nego i innych olejów łatwopalnych...	25
Poprawka do prawidła 20 - Plan ochrony przeciwpożarowej.....	25
Poprawka do prawidła 26 - Odporność pożarowa grodzi i pokładów na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów	25
Poprawka do prawidła 27 - Ciągłość i odporność pożarowa grodzi i pokładów na statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów	26
Poprawka do prawidła 32 - Instalacje wentylacyjne	26
Nowy tekst prawidła 36 - Stałe instalacje - wykrywczna i pożaro- wej sygnalizacji alarmowej. Automatycz- ne instalacje - tryskaczowa, wykryw- cza i pożarowej sygnalizacji alarmowej	27
Poprawka do prawidła 37 - Ochrona pomieszczeń kategorii specjal- nej	27
Poprawka do prawidła 40 - Patrole i wykrywanie pożaru, sygнали- zacja alarmowa i rozgłośnia dyspozycyj- na	28
Poprawka do prawidła 49 - Ograniczenie stosowania materiałów palnych	28
Poprawka do prawidła 51 - Instalacje paliwa gazowego dla celów gospodarczych	29
Poprawka do prawidła 52 - Stałe instalacje - wykrywczna i pożar- rowej sygnalizacji alarmowej. Automatyczne instalacje - tryskaczowa, wykrywczna i pożarowej sygnalizacji alar- mowej	29
Poprawka do prawidła 53 - Urządzenia ochrony przeciwpożarowej w pomieszczeniach ładunkowych	30
Poprawka do prawidła 54 - Wymagania specjalne dla statków prze- wożących towary niebezpieczne	31

	Str.
Poprawka do prawidła 55 - Zastosowanie	31
Nowy tekst prawidła 56 - Rozmieszczenie i rozdzielanie pomieszczeń	32
Poprawka do prawidła 58 - Ciągłość i odporność pożarowa grodzi i pokładów	35
Poprawka do prawidła 59 - Odpowietrzanie, przedmuchiwanie, odgazowywanie i wentylacja	36
Poprawka do prawidła 61 - Stała pokładowa instalacja gaśnicza pianowa	36
Poprawka do prawidła 62 - Instalacja gazu obojętnego	37

Część 3

ROZDZIAŁ III - ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE /nowy tekst/

Część A - POSTANOWIENIA OGÓLNE

1 Zakres zastosowania	38
2 Zwolnienia	40
3 Określenia	41
4 Ocena, próby i uznawanie środków i urządzeń ratunkowych ...	43
5 Próby w czasie produkcji	44

Część B - WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW

Dział I - STATKI PASAŻERSKIE I TOWAROWE

6 Łączność	45
7 Osobiste środki ratunkowe	47
8 Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku alarmu	48
9 Instrukcje obsługi	49
10 Obsada jednostki ratunkowej i nadzór nad nią	49
11 Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych	50

	Str.
12 Miejsca opuszczania na wodę	52
13 Ustawienie jednostki ratunkowej	52
14 Ustawienie łodzi ratowniczych	54
15 Urządzenia do opuszczania na wodę i podnoszenia jednostek ratunkowych	54
16 Urządzenia do wsiadania do łodzi ratowniczych oraz do opuszczania ich na wodę i podnoszenia	56
17 Wyrzutnie linki ratunkowej	56
18 Szkolenie i ćwiczenia opuszczania statku	56
19 Gotowość do użytku, konserwacja i inspekcje	60

Dział II - STATKI PASAŻERSKIE /WYMAGANIA DODATKOWE/

20 Jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze	62
21 Osobiste środki ratunkowe	65
22 Urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych	67
23 Ustawienie tratw ratunkowych	68
24 Miejsca zbiórki	68
25 Ćwiczenia alarmów	69

Dział III - STATKI TOWAROWE /WYMAGANIA DODATKOWE/

26 Jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze	69
27 Osobiste środki ratunkowe	72
28 Urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych i do opuszczania ich na wodę	74
29 Ustawienie tratw ratunkowych	74

Część C - WYMAGANIA DLA ŚRODKÓW RATUNKOWYCH

Dział I - POSTANOWIENIA OGÓLNE

30 Ogólne wymagania dla środków ratunkowych	75
---	----

	Str.
Dział II - OSOBISTE ŚRODKI RATUNKOWE	
31 Koła ratunkowe	76
32 Pasy ratunkowe	78
33 Ubrania ratunkowe	80
34 Środki ochrony cieplnej	83
Dział III - SYGNALY OPTYCZNE	
35 Rakiety spadochronowe	83
36 Pochodnie ręczne	84
37 Pławki dymne	85
Dział IV - JEDNOSTKI RATUNKOWE	
38 Wymagania ogólne dla tratw ratunkowych	86
39 Pneumatyczne tratwy ratunkowe	92
40 Sztywne tratwy ratunkowe	98
41 Wymagania ogólne dla łodzi ratunkowych	101
42 Częściowo zakryte łodzie ratunkowe	112
43 Samoprostujące się częściowo zakryte łodzie ratunkowe	114
44 Całkowicie zakryte łodzie ratunkowe	116
45 Łodzie ratunkowe wyposażone w niezależną instalację dostarczającą powietrze	119
46 Łodzie ratunkowe zabezpieczone przed ogniem	120
Dział V - ŁODZIE RATOWNICZE	
47 Łodzie ratownicze	120
Dział VI - URZĄDZENIA DO OPUSZCZANIA NA WODĘ I DO WSIADANIA	
48 Urządzenia do opuszczania na wodę i do wsiadania	125

	Str.
Dział VII - INNE ŚRODKI RATUNKOWE	
49 Wyrzutnie linki ratunkowej	131
50 Instalacja alarmu ogólnego	131
Dział VIII - RÓŻNE	
51 Podręcznik szkolenia	132
52 Instrukcje przeprowadzania konserwacji na statku	133
53 Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia	134

Część 4

ROZDZIAŁ IV - RADIOTELEGRAFIA I RADIOTELEFONIA

Poprawka do przepisu 2 - Określenia i definicje	136
Nowe przepisy 14 - 1 - Radiopławy awaryjne dla jednostek ratunkowych	136
Nowe przepisy 14 - 2 - Okresowe kontrole i próby radiopław awaryjnych	137
Nowe przepisy 14 - 3 - Radiotelefon do łączności dwukierunkowej dla jednostek ratunkowych	138

Część 5

ROZDZIAŁ VII - PRZEWOZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH
/nowy tekst/

Część A - PRZEWOZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH W POSTACI OPAKOWANEJ LUB JAKO ŁADUNKÓW SUCHYCH LUZEM	
1 Zastosowanie	139
2 Klasyfikacja	140
3 Pakowanie	140
4 Znakowanie, nalepki na opakowania oraz nalepki na pojazdy i kontenery /plakaty/	142

	Str.
5 Dokumenty	143
6 Wymagania sztauerskie	143
7 Materiały wybuchowe na statkach pasażerskich	144
Część B - KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE STATKÓW PRZEWO- ZĄCYCH NIEBEZPIECZNE CHEMIKALIA CIEKLE LU- ZEM	
8 Określenia	145
9 Zastosowanie do chemikaliowców	146
10 Wymagania dotyczące chemikaliowców	146
Część C - KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE STATKÓW PRZEWO- ZĄCYCH GAZY SKROPLONE LUZEM	
11 Określenia	147
12 Zastosowanie do gazowców	148
13 Wymagania dotyczące gazowców	148

Część 1

ROZDZIAŁ II-1

KONSTRUKCJA - NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZNOŚĆ,
URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE

Do rozdziału II-1 Konwencji zastąpionego tekstem rozdziału II-1 załączonym do rezolucji MSC. 1/XLV wprowadza się następujące poprawki:

Prawidło 1

Zastosowanie

W ustępie 1.1, wiersz 3, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986".

W ustępie 1.3.2, wiersz 2, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986".

Cały ustęp 2 należy zastąpić następującym tekstem:

"Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, w odniesieniu do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r., Administracja powinna zapewnić spełnienie wymagań, które mają zastosowanie zgodnie z rozdziałem II-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, poprawionym rezolucją MSC. 1/XLV/."

Należy skreślić odnośnik u dołu strony 2.

W ustępie 3, wiersze 4 i 11, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986 r."

Należy skreślić ustęp 5, a ustęp 6 oznaczyć numerem 5.

Prawidło 3

Określenia odnoszące się do części C, D i E

Ustęp 19 należy poprawić w sposób następujący:
«Chemikaliowiec» jest to statek towarowy budowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem dowolnego produktu ciekłego wymienionego:

- .1 albo w rozdziale 17 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.4/48/, zwanego dalej "Międzynarodowym Kodem Chemikaliowców", wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO;
- .2 albo w rozdziale VI Kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, przyjętego przez Zgromadzenie Ogólne IMO rezolucją A.212/VII/, zwanego dalej "Kodem Chemikaliowców", wraz z poprawkami, które zostały lub mogą być wprowadzone przez IMO;

zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Ustęp 20 należy poprawić następująco:
«Gazowiec» jest to statek towarowy budowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem dowolnego gazu skroplonego lub dowolnego innego produktu wymienionego:

- .1 albo w rozdziale 19 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących gazy skroplone luzem, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC. 5/48/, zwanego dalej "Międzynarodowym Kodem Gazowców", wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO;
- .2 albo w rozdziale XIX Kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących gazy skroplone luzem, przyjętego przez Zgromadzenie Ogólne IMO rezolucją A.328/IX/, zwanego dalej "Kodem Gazowców", wraz z poprawkami, które zostały lub mogą być wprowadzone przez IMO;

zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Prawidło 5

Stopień zatapialności statków pasażerskich

Ustęp 4.1 należy poprawić następująco:

"4.1 W przypadku specjalnego podziału grodziowego, wymaganego w prawidło 6.5, jednolity przeciętny stopień zatapialności dla części statku przed lub za przedziałem maszynowym powinien wynosić $95-35 \frac{b}{v}$, gdzie:

- b - objętość pomieszczeń położonych przed lub za przedziałem maszynowym poniżej linii granicznej, a powyżej górnej krawędzi denników, dna wewnętrznego lub zbiorników skrajnych, przeznaczonych i używanych zależnie od okoliczności jako ładownie, zasobnie węglowe lub zbiorniki paliwa, jako pomieszczenia na zapasy, bagaż i pocztę, jako komory łańcuchowe lub jako zbiorniki wody słodkiej;
- v - całkowita objętość części statku położonej przed lub za przedziałem maszynowym, poniżej linii granicznej."

Prawidło 6

Dopuszczalna długość przedziałów na statkach pasażerskich

Tytuł ustępu 5 należy zastąpić następującym:
"Specjalne normy podziału grodziowego dla statków spełniających postanowienia prawidła III/20.1.2."

Należy dodać nowe następujące ustępy 5.3 i 5.4:
"5.3. Przy obliczaniu krzywych grodziowych należy stosować postanowienia specjalne dotyczące stopnia zatapialności statku, zawarte w prawidło 5.4.

5.4. Jeżeli Administracja jest przekonana, że ze względu na rodzaj i warunki planowanych podróży spełnienie innych postanowień niniejszego rozdziału oraz rozdziału II-2 jest wystarczające, to wymagania ustępu 5 nie muszą być spełnione."

Prawidło 42

Awaryjne źródło energii elektrycznej
na statkach pasażerskich

Podpunkt 2.1.1. należy poprawić następująco:

"1 przy każdym stanowisku alarmowym i ewakuacyjnym
oraz przy burtach zgodnie z wymaganiami prawideł
III/11.4 i III/15.7".

Należy dodać nowy podpunkt 2.1.2:

"2 w korytarzach, na klatkach schodowych i w wyjś-
ciach prowadzących do stanowisk alarmowych i
ewakuacyjnych zgodnie z wymaganiami prawidła
III/11.5".

Należy zmienić numerację podpunktów: 2.1.2 do
2.1.7 odpowiednio na 2.1.3 do 2.1.8.

Ustęp 2.3.4, wiersz 2, zamiast "ręczną sygnalizację
alarmu pożarowego" należy wpisać "ręcznie uruchamiane przycis-
ki alarmowe".

Prawidło 43

Awaryjne źródło energii elektrycznej
na statkach towarowych

Ustęp 2.1 należy poprawić następująco:
"2.1. W przeciągu 3 h oświetlenia awaryjnego przy każdym stano-
wisku alarmowym i ewakuacyjnym oraz przy burtach zgodnie z wyma-
ganiami prawideł III/11.4 i III/15.7".

Prawidło 49

Sterowanie mechanizmami napędowymi
ze sterowni

Ustęp 3, wiersz 6 i 7, zamiast "maszynownia" należy
wpisać "główny przedział maszynowy":

zamiast "pomieszczenie manewrowe",
należy wpisać "centrala manewro-
wo-kontrolna".

Część 2

ROZDZIAŁ II-2

KONSTRUKCJA - ZABEZPIECZENIE PRZECIWOŻAROWE,
WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

Do rozdziału II-2 Konwencji zastąpionego tekstem rozdziału II-2 załączonym do rezolucji MSC.1/XLV/ wprowadza się następujące poprawki:

Prawidło 1

Zastosowanie

W ustępie 1.1, wiersz 3, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986 r."

W ustępie 1.3.2, wiersz 2, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986 r."

Cały ustęp 2 należy zastąpić następującym tekstem:

"Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, w odniesieniu do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. Administracja powinna zapewnić spełnienie wymagań, które mają zastosowanie zgodnie z rozdziałem II-2 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, wraz z poprawkami wprowadzonymi rezolucją MSC.1/XLV/."

W ustępie 3, wiersze 4 i 11, zamiast "1 września 1984" należy wpisać "1 lipca 1986 r." Należy skreślić odnośnik u dołu strony 101.

Prawidło 3

Określenia

Ustęp 30 należy poprawić następująco:
"«Chemikaliowiec» jest to zbiornikowiec budowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem wszelkich łatwopalnych produktów ciekłych wymienionych:

- 1 albo w rozdziale 17 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.4/48/, zwanego dalej "Międzynarodowym Kodem Chemikaliowców", wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO;
- 2 albo w rozdziale VI Kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem przyjętego przez Zgromadzenie Ogólne IMO rezolucją A.212 /VII/, zwanego dalej "Kodem Chemikaliowców", wraz z poprawkami, które zostały lub mogą być wprowadzone przez IMO;

zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Ustęp 31 należy poprawić następująco:
"«Gazowiec» jest to zbiornikowiec budowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem gazów skroplonych lub innych produktów łatwopalnych wymienionych:

- 1 albo w rozdziale 19 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących gazy skroplone luzem, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.5/48/, zwanego dalej "Międzynarodowym Kodem Gazowców", wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO;
- 2 albo w rozdziale XIX Kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących gazy skroplone luzem, przyjętego przez IMO rezolucją A.328 /IX/, zwanego dalej "Kodem Gazowców", wraz z poprawkami, które zostały lub mogą być wprowadzone przez IMO;

zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Należy dopisać dodatkowy ustęp:
"32 Rejon ładunkowy jest to część statku, w której mieszczą się zbiorniki ładunkowe, zbiorniki resztkowe oraz pompownie ładunkowe wraz z pompowniami, przedziałami ochronnymi, zbiornikami balastowymi i przestrzeniami pustymi przyległymi do zbiorników ładunkowych, a także obszar pokładu rozciągający się na całej długości i szerokości części statku ponad wyżej wymienionymi pomieszczeniami".

Prawidło 4

Pompy pożarowe, magistrale pożarowe,
hydranty i węże tłoczne

W ustępie 3.3.2.6, wiersz 5, zamiast "centrala kontrolno-manewrowa" należy wpisać "posterunek dowodzenia".

Prawidło 11

Urządzenia specjalne w przedziałach
maszynowych

W pierwszym i drugim wierszu ustępu 8 zamiast "zatwierdzona automatyczna instalacja wykrywcza oraz pożarowa sygnalizacja alarmowa" należy wpisać "stała instalacja wykrywcza i pożarowa sygnalizacja alarmowa".

Prawidło 13

Stala instalacja wykrywcza i pożarowa
sygnalizacja alarmowa

W ustępie 2.1, wiersz 1 i 4, zamiast "Ręczne" należy wpisać "Uruchamiane ręcznie".

Prawidło 14

Stala instalacja wykrywcza i pożarowa
sygnalizacja alarmowa dla maszynowni
okresowo bezwachtowych

Ustęp 1, wiersz 1, należy poprawić następująco: "W maszynowniach okresowo bezwachtowych należy instalować stałą instalację wykrywczą i pożarową sygnalizację alarmową uznanego typu spełniające ..."

Prawidło 15

Instalacje paliwa ciekłego, oleju smarnego
i innych olejów łatwopalnych

Należy dopisać nowy ustęp 6:
"6. Zakaz przewozu olejów łatwopalnych w zbiornikach skrajnika dziobowego
W zbiornikach skrajnika dziobowego nie należy przewozić paliwa ciekłego, oleju smarnego i innych olejów łatwopalnych".

Prawidło 20

Plan ochrony przeciwpożarowej

Ustęp 1, wiersz 17 i 18, zamiast "w języku narodowym" należy wpisać "w języku urzędowym kraju, którego banderę podnosi statek".

Prawidło 26

Odporność pożarowa grodzi i pokładów na
statkach przewożących więcej
niż 36 pasażerów

Ustęp 2.2, wiersz 14 - skreślić "numerów".

Ustęp 2.2 /1/, wiersz 8, zamiast "Posterunki...pożaru" należy wpisać "Stacje gaśnicze oraz pomieszczenia, gdzie zainstalowano urządzenia do wykrywania i rejestrowania pożaru".

Prawidło 27

Ciągłość i odporność pożarowa grodzi i pokładów na statkach przewożących nie więcej niż 36 pasażerów

Ustęp 2.2 /1/, wiersz 7, zamiast "Posterunki...pożaru" należy wpisać "Stacje gaśnicze oraz pomieszczenia, gdzie zainstalowano urządzenia do wykrywania i rejestrowania pożaru".

W tablicy 27.1, wiersz 2, kolumna 4,
wiersz 3, kolumna 4,
wiersz 4, kolumna 4,
wiersz 4, kolumna 5,

zastąpić: B-0^e przez A-0^a,
A-0^a przez B-0^e.

Ustęp 4, wiersz 4, należy uzupełnić "...wymagań dotyczących odporności pożarowej typu «A», zawartych gdzie indziej w niniejszej części".

Prawidło 32

Instalacje wentylacyjne

Ustęp 1.4.3.1, wiersz 1, zamiast "ograniczonym" należy wpisać "małym".

Prawidło 36 należy zastąpić następującym:

"Prawidło 36

Stałe instalacje - wykrywcza i pożarowej sygnalizacji alarmowej. Automatyczne instalacje - tryskaczowa, wykrywcza i pożarowej sygnalizacji alarmowej

Na każdym statku, do którego ma zastosowanie niniejsza część, w każdej oddzielnej strefie, zarówno pionowej jak i poziomej, we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych, służbowych oraz gdy Administracja uzna to za konieczne, w posterunkach dowodzenia, z wyjątkiem pomieszczeń, które nie przedstawiają istotnego zagrożenia pożarowego, jak np. puste przestrzenie, pomieszczenia sanitarne itp., należy zainstalować:

1. albo stałe instalacje wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniające wymagania prawidła 13, tak zamontowane i rozmieszczone, aby wykrywały powstanie pożaru w tych pomieszczeniach;
2. albo automatyczną instalację tryskaczową, instalację wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniające wymagania prawidła 12, tak zamontowane i rozmieszczone, aby chroniły te pomieszczenia; a ponadto stałe instalacje wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniające wymagania prawidła 13, tak zamontowane i rozmieszczone, aby zapewniały wykrywanie dymu w korytarzach, klatkach schodowych i drogach ewakuacji w obrębie pomieszczeń mieszkalnych".

Prawidło 37

Ochrona pomieszczeń kategorii specjalnej

Tekst ustępu 1.4.1 należy poprawić następująco:
"1.4.1 W pomieszczeniach kategorii specjalnej należy utrzymywać skuteczną służbę patrolową. Dla każdego takiego pomieszczenia, w którym służba patrolowa nie utrzymuje stałych wacht przeciwpożarowych przez cały okres podróży, należy przewidzieć stałe instalacje wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu zgodnie z wymaganiami prawidła 13. Stała instalacja wykrywcza powinna być zdolna do szybkiego wykrywania powstałego pożaru. Odstęp

między wykrywaczami oraz ich rozmieszczenie powinny być potwierdzone próbą zgodnie z wymaganiami Administracji; należy przy tym uwzględnić skutki wentylacji oraz innych związanych z tym czynników."

Tekst ustępu 2.2.1 należy poprawić następująco:
 "2.2.1 Na pokładzie lub na platformie, jeżeli jest zainstalowana, na których przewożone są pojazdy samochodowe i na których można się spodziewać gromadzenia się par wybuchowych, z wyjątkiem platform mających otwory o odpowiednich wymiarach pozwalające na odprowadzanie w dół par paliwa-urządzenia, które mogą stać się źródłem zapłonu łatwozapalnych par, szczególnie urządzenia i instalacje elektryczne, należy instalować co najmniej 450 mm ponad pokładem lub platformą. Urządzenia elektryczne zainstalowane wyżej niż 450 mm nad pokładem lub platformą powinny być typu tak obudowanego i zabezpieczonego, aby uniemożliwić wydostawanie się iskier. Jednakże jeżeli Administracja uzna, że instalowanie wyposażenia i instalacji elektrycznej niżej niż 450 mm ponad pokładem lub platformą jest niezbędne dla bezpieczeństwa pracy statku, to urządzenia i instalacje elektryczne mogą być instalowane na tej wysokości pod warunkiem, że są typu uznanego do stosowania w wybuchowej mieszance benzyny z powietrzem."

Prawidło 40

Patrole i wykrywanie pożaru, sygnalizacja alarmowa i rozgłoszenia dyspozycyjna

U stępy 1 i 2 należy poprawić następująco:

"1 Należy zainstalować uruchamiane ręcznie przyciski alarmowe, spełniające wymagania prawidła 13."

"2 Należy zapewnić stałe instalacje: wykrywczą oraz pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu."

Prawidło 49

Ograniczenie stosowania materiałów palnych

Tekst ustępu 3 należy poprawić następująco:
 "Jeżeli w obrębie pomieszczeń mieszkalnych, służbowych oraz pos-

terunków dowodzenia stosuje się gruntowe pokrycia pokładów, to powinny one być wykonane z zatwierdzonego materiału, który nie będzie się łatwo zapalać ani powodować wzrostu niebezpieczeństwa toksyczności lub wybuchu przy podwyższonej temperaturze^{xx}."

Prawidło 51

Instalacje paliwa gazowego dla celów gospodarczych

Pierwsze 4 wiersze prawidła należy poprawić następująco:

"Tam, gdzie dla celów gospodarczych używane jest paliwo gazowe, urządzenia do przechowywania, rozprowadzania i wykorzystywania paliwa powinny być takie, aby uwzględniały niebezpieczeństwo..."

Prawidło 52

Stale instalacje - wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej

Automatyczne instalacje - tryskaczowa, wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej

Pierwsze trzy ustępy należy poprawić następująco:

"1 Na statkach, na których zastosowano metodę IC, powinna być zainstalowana stała instalacja wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniająca wymagania prawidła 13 i tak rozmieszczona, aby zapewniała wykrywanie dymu i posiadała uruchamiane ręcznie przyciski alarmowe we wszystkich korytarzach, klatkach schodowych i drogach ewakuacji znajdujących się w obrębie pomieszczeń mieszkalnych.

2 Na statkach, na których zastosowano metodę IIC, automatyczna instalacja tryskaczowa, instalacje wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniające stosowne postanowienia prawidła 12, powinny być tak założone i rozmieszczone, aby chroniły pomieszczenia mieszkalne, kuchenne i inne pomieszczenia

służbowe, z wyjątkiem pomieszczeń, które nie przedstawiają istotnego zagrożenia pożarowego, jak np. puste przestrzenie, pomieszczenia sanitarne itp. Dodatkowo należy założyć stałe instalacje wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, spełniające wymagania prawidła 13, i wykonać je tak, aby zapewnić wykrywanie dymu oraz umieścić uruchamiane ręcznie przyciski alarmowe we wszystkich korytarzach, klatkach schodowych i drogach ewakuacji w obrębie pomieszczeń mieszkalnych.

3 Na statkach, na których zastosowano metodę IIIC, stałe instalacje: wykrywcza i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu, zgodne z wymaganiami prawidła 13, powinny być tak założone i rozmieszczone, aby wykrywały obecność pożaru we wszystkich pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych, z wyjątkiem pomieszczeń, które nie przedstawiają istotnego zagrożenia pożarowego, jak np. puste przestrzenie, pomieszczenia sanitarne itp."

Ustęp 4 należy skreślić.

Prawidło 53

Urządzenia ochrony przeciwpożarowej w pomieszczeniach ładunkowych

Pierwsze zdanie w ustępie 2.1 należy poprawić następująco: "Należy przewidzieć stałe instalacje: wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu."

Ustęp 2.4.2 należy zastąpić następującym:
".2 Na wysokości powyżej 450 mm od pokładu i od każdej platformy przeznaczonej dla pojazdów, jeśli są zamontowane, z wyjątkiem platform posiadających otwory o odpowiednich wymiarach pozwalające na uchodzenie w dół par paliwa, należy instalować urządzenia elektryczne typu tak obudowanego i zabezpieczonego, aby uniemożliwić wydostawanie się iskier. Urządzenia te powinny być dozwolone jako alternatywne, pod warunkiem, że instalacja wentylacyjna jest tak zaprojektowana i eksploatowana, aby zapewnić ciągłą wentylację pomieszczeń ładunkowych i co najmniej 10-krotną wymianę powietrza na godzinę, gdy znajdują się w nich pojazdy."

Prawidło 54

Wymagania specjalne dla statków przewożących towary niebezpieczne

- W tablicy 54.2, uwaga f, zamiast "...dokładkowo do tych wyliczony..." należy wpisać "...dokładkowo do spełniających wymagania wyliczone..."

Pierwsze zdanie w ustępie 2.3 należy poprawić następująco:

"We wszystkich zamkniętych pomieszczeniach ładunkowych łącznie z zamkniętymi pomieszczeniami na pokładzie samochodowym należy założyć stałe instalacje: wykrywczą i pożarowej sygnalizacji alarmowej uznanego typu."

Prawidło 55

Zastosowanie

Ustęp 2 należy poprawić następująco:

"Jeżeli zamierza się przewozić ładunki ciekłe inne niż wymienione w ustępie 1 lub gazy skroplone, które wprowadzają dodatkowe zagrożenie pożarowe, należy przewidzieć dodatkowe środki bezpieczeństwa, spełniające wymagania Administracji, mając na uwadze postanowienia Międzynarodowego Kodu Chemikaliowców, Kodu Chemikaliowców, Międzynarodowego Kodu Gazowców i Kodu Gazowców, zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Ustęp 6 należy poprawić następująco:

"Chemikaliowce i gazowce powinny spełniać wymagania niniejszej części z wyjątkiem tych, w których zostały przewidziane alternatywne i uzupełniające urządzenia odpowiadające wymaganiom Administracji; należy przy tym mieć na uwadze odpowiednie postanowienia Międzynarodowego Kodu Chemikaliowców, Kodu Chemikaliowców, Międzynarodowego Kodu Gazowców i Kodu Gazowców, zależnie od tego, który z nich ma zastosowanie."

Prawidło 56

Rozmieszczenie i rozdzielanie pomieszczeń

Tekst całego prawidła należy zastąpić następującym:

"1 Przedziały maszynowe powinny być usytuowane ku rufie od zbiorników ładunkowych i reszkowych; powinny one być także w stosunku do pompowni ładunkowych i przedziałów ochronnych umieszczone w kierunku ku rufie, lecz niekoniecznie za zbiornikami paliwa ciekłego. Każdy przedział maszynowy powinien być odizolowany od zbiorników ładunkowych i reszkowych przedziałami ochronnymi, pompowniami ładunkowymi, zbiornikami paliwa ciekłego lub stałymi zbiornikami balastowymi. Pompownie, w których znajdują się pompy i ich osprzęt służące do balastowania pomieszczeń przyległych do zbiorników ładunkowych i reszkowych oraz pompy transportowe paliwa ciekłego, powinny być w rozumieniu niniejszego prawidła traktowane jako równorzędne z pompowniami ładunkowymi, pod warunkiem, że pompownie takie charakteryzuje taki sam stopień bezpieczeństwa, jak wymagany dla pompowni ładunkowych. Jednakże przegroda pompowni może mieć w swojej dolnej części uskok tworzący przestrzeń wgłębioną w przedziały maszynowe kategorii A dla umieszczenia tam pomp, pod warunkiem, że wysokość tej przestrzeni nie będzie w zasadzie większa niż jedna trzecia wysokości bocznej statku ponad stępkę, z wyjątkiem statków o nośności nie większej niż 25 000 ton, dla których zostanie wykazane, że ze względu na konieczność zapewnienia dostępu i właściwego ułożenia rurociągów spełnienie tego warunku będzie praktycznie niemożliwe, Administracja może dopuścić większą wysokość recesu, nie przekraczającą jednak połowy wysokości bocznej ponad stępkę.

2 Pomieszczenia mieszkalne, główne centrale sterowania operacjami ładunkowymi, posterunki dowodzenia i pomieszczenia służbowe wyłączając wydzielone składy osprzętu urządzeń przeładunkowych/ powinny być umieszczone z tyłu zbiorników ładunkowych, reszkowych, pompowni ładunkowych i przedziałów ochronnych, oddzielających zbiorniki ładunkowe lub reszkowe od przedziałów maszynowych, lecz niekoniecznie z tyłu zbiorników paliwa ciekłego. Uskok określony w ustępie 1 może być nie uwzględniony przy ustalaniu usytuowania tych pomieszczeń.

3 W przypadkach koniecznych można zezwolić na usytuowanie pomieszczeń mieszkalnych, posterunków dowodzenia, przedziałów maszy-

nowych innych aniżeli kategorii A, oraz pomieszczeń służbowych - przed rejonem ładunkowym, pod warunkiem, że będą one oddzielone od zbiorników ładunkowych i reszkowych przez przedziały ochronne, pompownie ładunkowe, zbiorniki paliwa ciekłego lub stałe zbiorniki balastowe i pod warunkiem, że zostanie zachowany równorzędny stopień bezpieczeństwa i odpowiedni dostęp do urządzeń gaśniczych, zgodnie z wymaganiami Administracji. Ponadto, w przypadkach koniecznych dla celów bezpieczeństwa lub nawigacji statku, Administracja może zezwolić na usytuowanie przed rejonem ładunkowym przedziałów maszynowych, w których znajdują się silniki spalinowe, nie będące silnikami głównymi, o mocy nie większej od 375 kW, pod warunkiem, że urządzenia spełniają postanowienia niniejszego ustępu.

4 Wymagania dotyczące statków kombinowanych:

.1 Zbiorniki reszkowe powinny być otoczone przedziałami ochronnymi, z wyjątkiem przypadków, gdzie otoczenie zbiorników reszkowych, w których resztki mogą być przewożone podczas podróży z ładunkiem suchym, stanowią kadłub statku, główny pokład ładunkowy, gródz pompowni ładunkowej lub zbiornik paliwa ciekłego. Takie przedziały ochronne nie powinny być otwarte od strony dna podwójnego, tunelu rurociągu, pompowni lub innych zamkniętych przestrzeni. Należy zapewnić środki do napełniania przedziałów ochronnych wodą oraz do ich osuszania. Jeżeli przegrodę zbiornika reszkowego stanowi gródz pompowni ładunkowej, to pompownia nie powinna być otwarta od strony dna podwójnego i tunelu rurociągu lub innych zamkniętych przestrzeni, niemniej jednak dozwolone są otwory wyposażone w gazoszczelne pokrywy mocowane śrubami.

.2 Należy zapewnić urządzenia oddzielające rurociąg łączący pompownię ze zbiornikami reszkowymi, o których mowa w ustępie 4.1. Urządzenie oddzielające powinno składać się z zaworu uzupełnionego przestawną zaślepką lub przestawnym króćcem z odpowiednimi zaślepkami kołnierzowymi. Urządzenie to powinno być usytuowane obok zbiorników reszkowych, lecz jeżeli umiejscowienie takie jest nieuzasadnione lub niewykonalne, można je umieścić w obrębie pompowni, bezpośrednio za miejscem, w którym rurociąg przechodzi przez gródz. Należy przewidzieć oddzielny układ pompowo-rurociągowy do wypompowywania zawartości zbiorników reszkowych bezpośred-

nio nad pokład otwarty, gdy statek przewozi ładunek suchy.

3 Luki oraz otwory do czyszczenia zbiorników resztkowych mogą znajdować się tylko na pokładzie otwartym i powinny być wyposażone w urządzenia zamykające. Jeżeli te urządzenia zamykające nie składają się z płyty mocowanej śrubami rozstawionymi w odległościach zapewniających wodoszczelność, to urządzenia zamykające należy wyposażyć w zamki pozostające pod kontrolą odpowiedzialnego oficera.

4 Jeżeli wykonane są szczytowe zbiorniki ładunkowe, to rurociągi ładunkowe znajdujące się poniżej pokładu powinny być instalowane wewnątrz tych zbiorników. Administracja może jednak zezwolić na umieszczenie rurociągów ładunkowych w specjalnych kanałach, co do których istnieje możliwość ich skutecznego czyszczenia i wentylowania i które spełniają wymagania Administracji. Jeżeli statek nie ma szczytowych zbiorników ładunkowych, to rurociągi znajdujące się poniżej pokładu powinny być umieszczone w specjalnych kanałach.

5 Jeżeli konieczne jest usytuowanie sterowni ponad rejonem ładunkowym, to powinna ona służyć wyłącznie dla celów nawigacyjnych i powinna być oddzielona od pokładu zbiorników ładunkowych otwartą przestrzenią o wysokości co najmniej 2 m. Zabezpieczenie przeciwpożarowe takiej sterowni powinno spełniać dodatkowe wymagania dla posterunków dowodzenia, zawarte w prawidłach 58.1 i 58.2 i inne dające się zastosować postanowienia niniejszej części.

6 Należy przewidzieć środki, aby rozlany ładunek na pokładzie nie mógł się dostać w obręb pomieszczeń mieszkalnych i służbowych. Można to osiągnąć przez zastosowanie stałej i odpowiednio wysokiej zębownicy sięgającej od burty do burty. Należy zwrócić szczególną uwagę na urządzenia związane z załadunkiem w rufowej części statku.

7 Zewnętrzne ściany nadbudówek i pokładówek, w których znajdują się pomieszczenia mieszkalne, a także wszelkie nawisające pokłady, na których znajdują się takie pomieszczenia, powinny mieć izolację typu "A-60" na całej części od strony rejonu ładunkowego i na długości 3 m w stronę rufy od tej części. W odniesieniu do ścian bocznych nadbudówek i pokładówek taka izolacja powinna być wykonana do wysokości, jaką Administracja uzna za konieczną.

8.1 Wejścia, wloty powietrza i otwory prowadzące do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i posterunków dowodzenia nie powinny znajdować się od strony rejonu ładunkowego. Powinny one być umieszczone w ścianie poprzecznej, nie wychodzącej na rejon ładunkowy, lub w ścianie bocznej nadbudówki lub pokładówki w odległości wynoszącej co najmniej 4% długości statku, lecz nie mniejszej niż 3 m od końca nadbudówki lub pokładówki od strony rejonu ładunkowego. Jednakże odległość ta nie musi przekraczać 5 m.

8.2 W obszarze określonym w ustępie 8.1 nie należy instalować żadnych drzwi, lecz Administracja może wyrazić zgodę na umieszczenie w nich drzwi do pomieszczeń, z których nie ma dostępu do pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i posterunków dowodzenia. Pomieszczeniami takimi mogą być centrale sterowania operacjami ładunkowymi, pomieszczenia prowiantury i magazynów. Jeżeli takie drzwi zostaną zainstalowane w pomieszczeniach usytuowanych za pomieszczeniami ładunkowymi od strony rufy, to ściany tych pomieszczeń powinny mieć izolację typu "A-60", z wyjątkiem ścian od strony rejonu ładunkowego. W obszarze określonym w ustępie 8.1 można instalować mocowane za pomocą śrub płyty, by umożliwić wyjmowanie mechanizmów. W obszarze określonym w ustępie 8.1 mogą być umieszczone drzwi i okna prowadzące do sterowni, pod warunkiem, że są one wykonane w sposób umożliwiający szybkie i efektywne zapewnienie gazo szczelności sterowni.

8.3 Okna i iluminatory burtowe od strony rejonu ładunkowego i w ścianach bocznych nadbudówek i pokładówek w obszarze określonym w ustępie 8.1 powinny być typu stałego /nie otwieranego/. Takie iluminatory pierwszej kondygnacji na pokładzie głównym powinny być wyposażone od wewnątrz w pokrywy wykonane ze stali lub z innego równorzędnego materiału."

Prawidło 58

Ciągłość i odporność pożarowa grodzi i pokładów

Ustęp 4, na końcu pierwszego zdania należy dopisać "zawartych w niniejszej części".

Prawidło 59

Odpowietrzanie, przedmuchiwanie
odgazowywanie i wentylacja

Ustęp 2, wiersz 23, zamiast "gazów" należy wpi-
sać "par",

wiersz 24, zamiast "gazu" należy wpi-
sać "par",

wiersz 18-20, akapit "Jeżeli... ładunkowych"
jest częścią ustępu
2 i należy go prze-
sunąć do marginesu
tego ustępu.

Ustęp 3.3 należy poprawić następująco:

W trzecim zdaniu zamiast "w prawidło 56.1" powinno
być "w prawidło 56.4".

W czwartym zdaniu zamiast "we wszystkich pomiesz-
czeniach w obrębie zbiorników ładunkowych" powinno być "we
wszystkich pomieszczeniach w obrębie rejonu ładunkowego".

Prawidło 61

Stała pokładowa instalacja gaśnicza pianowa

W ustępie 1 zamiast "powierzchnię zbiorników ładunko-
wych" powinno być "rejon pokładu zbiorników ładunkowych".

W ustępie 2, w drugim zdaniu zamiast "obszary
zbiorników ładunkowych" powinno być "rejonu ładunkowego".

W ustępie 3.1 zamiast "powierzchni pokładu ładunkowe-
go" powinno być "rejonu pokładu zbiorników ładunkowych".

W ustępie 7, w pierwszym i drugim zdaniu za-
miast "pokładu ładunkowego" powinno być "pokładu zbiornika
ładunkowego".

W ustępie 8, czwarty wiersz, zamiast "400 l" po-
winno być "400 l/min".

Trzecie zdanie powinno brzmieć: "Ilość prądownic
pianowych powinna wynosić co najmniej 4". W czwartym zdaniu
powinno być "na każdą część rejonu pokładu zbiorników ładunko-
wych" zamiast "na każdy obszar pokładu zbiorników ładunkowych".

Prawidło 62

Instalacja gazu obojętnego

W ustępie 9.1, wiersz 3, zamiast "19.2 i 19.3" po-
winno być "19.3 i 19.4".

W ustępie 10.2 zamiast "obszaru zbiorników ładunko-
wych" powinno być "rejonu ładunkowego".

Ustęp 14.1 należy zastąpić następującym teks-
tem:

"14.1 Należy przewidzieć jedno lub więcej ciśnieniowo-próżniowe
urządzenie wyłączające, aby uniemożliwić narażenie zbiorników ła-
dunkowych na powstanie w nich:

- .1 nadciśnienia przekraczającego ciśnienie próbne zbior-
nika ładunkowego, jeżeli ładunek jest pompowany przy
maksymalnej wydajności pomp ładunkowych, a wszyst-
kie inne otwory wylotowe są zamknięte, lub
- .2 podciśnienia przekraczającego 700 mm słupa wody,
jeżeli zbiornik jest rozładowywany przy maksymalnej
wydajności pomp ładunkowych, a dmuchawy gazu obojęt-
nego są uszkodzone.

Urządzenia takie należy zainstalować na głównym rurociągu gazu obojęt-
nego, chyba że są one zamontowane w instalacji odpowietrzającej wy-
maganej w prawidło 59.1.1, lub na poszczególnych zbiornikach ładun-
kowych".

W ustępie 20.1 ostatni wiersz należy poprawić
następująco: "10.2, 10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2,
13.4.2, 14.2 i 19.8."

W ustępie 20.2 ostatni wiersz należy poprawić
następująco: "12, 13.1, 13.2 i 14.2".

Część 3

ROZDZIAŁ III

Obecny tekst rozdziału III zastępuje się następującym:

ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE

CZĘŚĆ A - POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1

Zakres zastosowania

1 Niniejszy rozdział, z wyjątkiem przypadków, gdy wyraźnie postanowiono inaczej, ma zastosowanie do statków, których stępki położono lub które znajdują się w podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie.

2 W rozumieniu niniejszego rozdziału "podobne stadium budowy" jest to stadium, w którym:

- 1 rozpoczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku; oraz
- 2 rozpoczął się montaż statku obejmując co najmniej 50 t lub 1% założonej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, przy czym należy wziąć pod uwagę mniejszą z wymienionych wartości masy.

3 W rozumieniu niniejszego rozdziału:

- 1 wyrażenie "statki budowane" oznacza statki, których stępki położono lub które znajdują się w podobnym stadium budowy;
- 2 wyrażenie "wszystkie statki" oznacza "statki budowane przed, w dniu lub po 1 lipca 1986 r."; wyrażenia "wszystkie statki pasażerskie" oraz "wszystkie statki towarowe" należy interpretować zgodnie z powyższym określeniem;

3 statek towarowy, niezależnie od daty budowania, przebudowany na statek pasażerski należy traktować jako statek pasażerski budowany w dniu, w którym ta przebudowa została rozpoczęta.

4 W odniesieniu do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. Administracja powinna:

- 1 zapewnić, z uwzględnieniem postanowień ustępów 4.2 i 4.3, aby były spełnione mające zastosowanie te wymagania, które na podstawie rozdziału III Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, obowiązującego przed 1 lipca 1986 r. miały zastosowanie do statków nowych lub istniejących, stosownie do postanowień zawartych w wyżej wymienionym rozdziale;
- 2 w przypadku statków nie odpowiadających wymaganiom, o których mowa w ustępie 4.1, rozważyć sprawę środków i urządzeń ratunkowych mając na względzie zapewnienie faktycznej zgodności z tymi wymaganiami w stopniu uzasadnionym i praktycznie wykonalnym oraz w możliwie najkrótszym czasie;
- 3 zapewnić, aby podczas wymiany środków lub urządzeń ratunkowych na takich statkach lub podczas poddawania takich statków remontom, przebudowom lub modernizacjom w znacznym zakresie pociągającym za sobą wymianę lub jakiegokolwiek uzupełnienie już na nich istniejących środków lub urządzeń ratunkowych, te środki i urządzenia ratunkowe w stopniu uzasadnionym i praktycznie wykonalnym odpowiadały wymaganiom niniejszego rozdziału. Jeśli jednak dokonywana jest wymiana którejś z jednostek ratunkowych^x bez wymiany jej urządzeń do opuszczania na wodę, lub odwrotnie, to nowa jednostka ratunkowa lub urządzenie do opuszczania na wodę może być tego samego typu jak te, które były przed wymianą;
- 4 uznać środki ratunkowe, które mają być dostarczone zgodnie z ustępem 6. Administracja może zezwolić, aby środki ratunkowe dostarczone na statki przed 1 lipca 1991 r. nie w pełni odpowiadały wymaganiom niniejszego rozdziału tak długo, jak długo stan ich jest zadowalający;

^x Przez "jednostki ratunkowe" /survival craft/ należy rozumieć łącznie łódzie i tratwy ratunkowe. Patrz też prawidło 3.17 /przyp. tłumacza/.

- 5 z wyjątkiem przypadków dotyczących jednostek ratunkowych i urządzeń do opuszczania ich na wodę, o których mowa w ustępie 4.3, zapewnić, aby środki ratunkowe ulegające wymianie lub zainstalowane w dniu 1 lipca 1991 r. albo po tej dacie były ocenione, wypróbowane i uznane zgodnie z wymaganiami prawideł 4 i 5.

5 W stosunku do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. mają zastosowanie wymagania prawideł 8, 9, 10, 18 i 25 oraz prawidła 19 w zakresie w nim określonym.

6 W stosunku do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. wymagania prawideł 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 oraz 30.2.7 powinny wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

Prawidło 2

Zwolnienia

1 Jeżeli Administracja uzna, że osłonięty charakter wód i warunki podróży są tego rodzaju, że zastosowanie jakiegokolwiek z wymagań niniejszego rozdziału staje się nieuzasadnione lub zbyt ciężkie, to może zwolnić od stosowania tych wymagań poszczególne statki lub kategorie statków, które podczas swoich podróży nie oddalają się bardziej niż o 20 mil morskich od najbliższego lądu.

2 W stosunku do statków pasażerskich zatrudnionych w żegludze specjalnej do przewozu dużej liczby specjalnych pasażerów, jak przewóz pielgrzymów, Administracja, jeżeli uzna wymagania niniejszego rozdziału za praktycznie niewykonalne, może zastosować zwolnienie od spełnienia tych wymagań, pod warunkiem, że w pełni spełniają postanowienia:

- 1 przepisów stanowiących załącznik do Porozumienia w sprawie statków pasażerskich w ruchu specjalnym, 1971; oraz
- 2 przepisów stanowiących załącznik do Protokołu w sprawie wymagań dla pomieszczeń na statkach pasażerskich w ruchu specjalnym, 1973.

Prawidło 3

Określenia

W rozumieniu niniejszego rozdziału, jeśli wyraźnie nie postanowiono inaczej:

1 **Dyplomowany ratownik** jest to osoba posiadająca świadectwo umiejętności obsługi jednostek ratunkowych wydane z upoważnienia Administracji bądź uznane przez nią za ważne zgodnie z wymaganiami obowiązującej Międzynarodowej konwencji o wymogach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht; lub osoba posiadająca świadectwo wydane z upoważnienia Administracji Państwa nie będącego Stroną niniejszej Konwencji, bądź uznane przez nią za ważne - w tym samym celu, co świadectwo konwencyjne.

2 **Wykrycie** jest to zlokalizowanie rozbitków lub jednostki ratunkowej.

3 **Drabinka zejściowa** jest to drabinka umieszczana w miejscach wsiadania do jednostek ratunkowych w celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do jednostki ratunkowej po jej opuszczeniu na wodę.

4 **S płynięcie** jest takim sposobem wodowania jednostki ratunkowej, przy którym jednostka ta jest samoczynnie zwalniana z tonącego statku i jest w stanie gotowym do użycia.

5 **Zrzucenie** jest takim sposobem wodowania jednostki ratunkowej, przy którym jednostka z dopuszczalną liczbą osób oraz wyposażeniem zostaje zwolniona i opada na wodę bez udziału jakiegokolwiek urzędnika hamującego.

6 **Ubranie ratunkowe** jest to ubranie zmniejszające wychłodzenie ciała osoby ubranej w nie i zanurzonej w zimnej wodzie.

7 **Pneumatyczny środek ratunkowy** jest to środek, którego pływalność zapewniają elastyczne komory wypełnione gazem i który przed użyciem jest normalnie przechowywany w stanie nie nadmuchanym.

8 **Nadmuchany środek ratunkowy** jest to środek, którego pływalność zapewniają elastyczne komory wypełnione gazem i który

jest stale przechowywany w stanie nadmuchanym i gotowym do użytku.

9 Środek lub urządzenie do opuszczania na wodę jest to sprzęt do bezpiecznego przemieszczania jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej z miejsca jej ustawienia do wody.

10 Długość jest to 96% długości całkowitej mierzonej na poziomie wodnicy położonej na wysokości równej 85% najmniejszej wysokości konstrukcyjnej mierzonej od górnej powierzchni stępki, albo długość mierzona od przedniej części dziobnicy do osi trzonu sterowego na poziomie tejże wodnicy, jeżeli okaże się ona większa. Na statkach skonstruowanych ze stępką pochyloną wodnica, na której mierzona jest ta długość, powinna być równoległa do wodnicy konstrukcyjnej.

11 Wysokość konstrukcyjna

- 1 Wysokość konstrukcyjna jest to odległość pionowa mierzona od górnej powierzchni stępki do górnej krawędzi pokładnika pokładu wolnej burty przy burcie. Na statkach drewnianych i konstrukcji mieszanej odległość ta jest mierzona od dolnej krawędzi styku poszycia ze stępką. Jeżeli dolna część przekroju owręza ma kształt wklęsły, lub jeżeli zastosowano grube klepki przystępkowe, to odległość ta jest mierzona od punktu, w którym przedłużona do wnętrza linia płaskiej części dna przecina powierzchnię boczną stępki.
- 2 Na statkach, które mają obłe połączenie pokładu z burcią, wysokość należy mierzyć od punktu przecięcia się linii konstrukcyjnych poszycia pokładu i burty tak, jakby to połączenie miało charakter kątowy.
- 3 Jeżeli pokład wolnej burty ma uskok i podwyższona część pokładu rozciąga się nad punktem, do którego ma być mierzona wysokość konstrukcyjna, to wysokość konstrukcyjną należy mierzyć do linii odniesienia będącej przedłużeniem niższej części pokładu równoległe do części podwyższonej.

12 Nowy środek lub urządzenie ratunkowe jest to środek lub urządzenie ratunkowe mające nowe cechy, nie w pełni objęte postanowieniami niniejszego rozdziału, lecz zapewniające równy lub wyższy poziom bezpieczeństwa.

13 Łódź ratownicza jest to łódź skonstruowana dla ratowania osób w niebezpieczeństwie i grupowania jednostek ratunkowych.

14 Uratowanie jest to bezpieczne podjęcie rozbitków.

15 Materiał odblaskowy jest to taki materiał, który odbija w kierunku przeciwnym skierowany nań promień światła.

16 Krótka podróż międzynarodowa jest to podróż międzynarodowa, w czasie której statek nie oddala się więcej niż 200 mil od portu lub miejsca, w którym pasażerowie i załoga mogą znaleźć bezpieczne schronienie. Ani odległość pomiędzy ostatnim odwiedzionym portem kraju, z którego rozpoczęto podróż, a końcowym portem przeznaczenia, ani też podróż powrotna nie mogą przekroczyć 600 mil. Końcowy port przeznaczenia jest to ostatni odwiedziony w planowanej podróży port, z którego statek rozpoczyna podróż powrotną do kraju, w którym podróż rozpoczął.

17 Jednostka ratunkowa jest to jednostka pływająca zdolna do utrzymania przy życiu osób znajdujących się w niebezpieczeństwie od czasu opuszczenia statku.

18 Środek ochrony cieplnej jest to worek lub ubranie wykonane z nieprzemakalnego materiału o niskiej przewodności cieplnej.

Prawidło 4

Ocena, próby i uznawanie środków i urządzeń ratunkowych

1 Z wyjątkiem przypadków określonych w ustępach 5 i 6, wymagane niniejszym rozdziałem środki i urządzenia ratunkowe powinny być typu uznanego przez Administrację.

2 Przed uznaniem typu środków i urządzeń ratunkowych Administracja powinna zapewnić, aby takie środki i urządzenia ratunkowe:

- 1 zostały wypróbowane dla potwierdzenia, że odpowiadają wymaganiom niniejszego rozdziału, zgodnie z zaleceniami IMO^x lub
- 2 przeszły pomyślnie, spełniając wymagania Administracji, próby faktycznie równoważne próbom wyszczególnionym w tych zaleceniach.

^x Patrz Rezolucja A.521/13/ "Zalecenia dotyczące prób środków ratunkowych".

3 Przed uznaniem typu nowych środków lub urządzeń ratunkowych Administracja powinna zapewnić, aby takie środki lub urządzenia:

1. 1 zapewniały poziom bezpieczeństwa co najmniej równoważny w stosunku do wynikającego z wymagań niniejszego rozdziału oraz zostały ocenione i wypróbowane zgodnie z zaleceniami IMO^x; lub
1. 2 przeszły pomyślnie, spełniając wymagania Administracji, ocenę i próby faktycznie równoważne tym zaleceniom.

4 Stosowana przez Administrację procedura uznawania typu powinna również zawierać warunki utrzymania tego uznania w mocy bądź jego cofnięcia.

5 Przed dopuszczeniem środków i urządzeń ratunkowych, które nie były typu uprzednio uznanego przez Administrację, powinna ona stwierdzić, że te środki i urządzenia ratunkowe odpowiadają wymaganiom niniejszego rozdziału.

6 Wymagane w niniejszym rozdziale środki ratunkowe, dla których w części C nie określono szczegółowych wymagań, powinny odpowiadać wymaganiom Administracji.

Prawidło 5

Próby w czasie produkcji

Administracja powinna wymagać, aby środki ratunkowe były poddawane takim próbom w czasie produkcji, które są niezbędne dla upewnienia się, że poziom produkowanych środków ratunkowych jest taki sam jak poziom uznanego prototypu.

^x Patrz Rezolucja A.512/13/ "Kod postępowania dla oceny, prób i uznawania prototypów nowych środków i urządzeń ratunkowych".

CZĘŚĆ B - WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW

DZIAŁ I - STATKI PASAŻERSKIE I TOWAROWE

Prawidło 6

Łączność

1 Ustępy 2.3 i 2.4 mają zastosowanie do wszystkich statków. Wobec statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. ustępy 2.3 i 2.4 powinny zostać wprowadzone do stosowania nie później niż 1 lipca 1991 r.

2 Urządzenia radiowe dla środków ratunkowych

2.1 Przenośna radiostacja dla jednostki ratunkowej

2.1.1 Statek powinien być wyposażony w przenośną radiostację dla jednostki ratunkowej, odpowiadającą wymaganiom prawidła IV/14. Przenośna radiostacja powinna być przechowywana w osłoniętym i łatwo dostępnym miejscu i gotowa w razie nagłej potrzeby do przeniesienia na dowolną jednostkę ratunkową. Jednak w przypadku ustawienia łodzi ratunkowych w znacznych odległościach od siebie, w części dziobowej i rufowej statku, przenośna radiostacja powinna być umieszczona w pobliżu tych łodzi ratunkowych, które znajdują się dalej od głównego nadajnika statku.

2.1.2 Wymagania ustępu 2.1.1 mogą nie być spełnione, jeżeli choć jedna z łodzi ratunkowych ustawionych po każdej burcie statku lub opuszczana na wodę z rufy łodzi ratunkowa, o której mowa w prawidła 26.1.2.1, jest wyposażona w urządzenie radiowe odpowiadające wymaganiom prawidła IV/13.

2.1.3 Jeżeli czas trwania podróży statku jest taki, że zdaniem Administracji przenośna radiostacja dla jednostek ratunkowych nie jest konieczna, Administracja może jej nie wymagać.

2.2 Radiostacja dla łodzi ratunkowych

Na statkach pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe nie będące krótkimi podróżami międzynarodowymi:

- 1 jeżeli ogólna liczba osób na statku jest większa niż 199, lecz mniejsza niż 1 500, to co najmniej jedna z łodzi ratunkowych wymaganych w prawidła 20.1.1.1 powinna być wyposażona w radiostację odpowiadającą wymaganiom prawidła IV/13;

- 2 jeżeli ogólna liczba osób na statku wynosi 1 500 lub więcej, to w taki sam sposób powinna być wyposażona co najmniej jedna łódź ratunkowa po każdej burcie statku.

2.3 Radiopławy awaryjne dla jednostek ratunkowych Po obu burtach statku należy umieścić po jednej uruchamianej ręcznie radiopławie awaryjnej dla jednostek ratunkowych, odpowiadającej wymaganiom prawidła IV/14-1. Radiopławy te powinny być przechowywane w sposób umożliwiający natychmiastowe ich umieszczenie w dowolnej jednostce ratunkowej innej niż tratwy ratunkowe wymagane w prawie 26.1.4.

2.4 Radiotelefon do łączności dwukierunkowej

2.4.1 Statek należy wyposażyć w radiotelefon odpowiadający wymaganiom prawidła IV/14-3, do łączności dwukierunkowej między jednostkami ratunkowymi, między jednostką ratunkową i statkiem oraz między statkiem i łodzią ratowniczą. Nie każda jednostka ratunkowa musi być wyposażona w radiotelefon; jednakże na każdym statku powinny się znajdować co najmniej trzy radiotelefony. Wymaganie to może być spełnione przez wykorzystanie innych urządzeń używanych na statku, pod warunkiem, że takie urządzenia nie są niezgodne z odpowiednimi wymaganiami prawidła IV/14-3.

2.4.2 Na statkach budowanych przed 1 lipca 1986 r. urządzenia takie powinny odpowiadać jedynie tym wymaganiom prawidła IV/14-3, które dotyczą częstotliwości.

3 Rakiety do wzywania pomocy
Na statku powinno znajdować się co najmniej 12 rakiet spadochronowych odpowiadających wymaganiom prawidła 35, umieszczonych w sterowni lub w jej pobliżu.

4 Instalacje łączności i instalacje alarmowe na statku

4.1 Należy przewidzieć awaryjny środek łączności złożony z urządzeń stacjonarnych lub przenośnych albo urządzeń obu tych rodzajów, służący do dwukierunkowej łączności pomiędzy posterunkami dowodzenia używanymi w przypadku zagrożenia, miejscami zbiórki i miejscami wsiadania do środków ratunkowych a strategicznie ważnymi miejscami na statku.

4.2 Należy przewidzieć instalację alarmu ogólnego, odpowiadającą wymaganiom prawidła 50, używaną do wzywania pasażerów i za-

logi miejsca zbiórki i do inicjowania akcji określonej w rozkładzie alarmowym. Uzupełnieniem tej instalacji powinna być rozgłośnia statkowa lub inne odpowiednie środki łączności.

Prawidło 7

Osobiste środki ratunkowe

1 Koła ratunkowe

1.1 Koła ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 31.1 powinny być:

- 1 rozmieszczone tak, aby były łatwo dostępne po obu burtach statku oraz, na ile tylko to jest możliwe, na wszystkich otwartych pokładach dochodzących do burt statku; co najmniej jedno koło powinno być umieszczone w pobliżu rufy;
- 2 umieszczone w sposób umożliwiający natychmiastowe zrzućenie i nie przytwierdzone na stałe w jakikolwiek sposób.

1.2 Co najmniej jedno koło ratunkowe po każdej burcie statku powinno być wyposażone w pływającą linkę ratunkową odpowiadającą wymaganiom prawidła 31.4, o długości nie mniejszej od podwójnej wysokości, na której koło to jest umieszczone nad wodnicą najmniejszego obciążenia statku w warunkach morskich, albo o długości 30 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

1.3 Nie mniej niż połowa łącznej liczby kół ratunkowych powinna być wyposażona w samoczynnie zapalające się pławki świetlne odpowiadające wymaganiom prawidła 31.2; co najmniej dwa z nich powinny być ponadto wyposażone w samoczynnie uruchamiające się pławki dymne odpowiadające wymaganiom prawidła 31.3 i powinny być dostosowane do szybkiego zrzućenia ze sterowni; koła ratunkowe z pławkami świetlnymi oraz z pławkami świetlnymi i dymnymi powinny być rozmieszczone równo po obu burtach statku, lecz nie powinny to być koła ratunkowe wyposażone w linki ratunkowe zgodnie z wymaganiami ustępu 1.2.

1.4 Każde koło ratunkowe powinno być oznaczone napisem wykonanym dużymi literami /wersalikami/ alfabetu łacińskiego, zawierającym nazwę statku, do którego należy oraz nazwę jego portu macierzystego.

2 Pasy ratunkowe

2.1 Dla każdej osoby znajdującej się na statku należy przewidzieć pas ratunkowy odpowiadający wymaganiom prawidła 32.1 lub 32.2 oraz dodatkowo:

- 1 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;
- 2 powinna znajdować się wystarczająca liczba pasów ratunkowych dla osób pełniących wachtę oraz pasów przeznaczonych do użycia w daleko położonych miejscach ustawienia jednostek ratunkowych.

2.2 Pasy ratunkowe powinny być umieszczone w łatwo dostępnych miejscach, a ich położenie powinno być oznaczone w łatwo zrozumiały sposób. Jeżeli ze względu na specyficzne cechy konstrukcyjne statku pasy ratunkowe przewidziane w wymaganiach prawidła 2.1 mogłyby stać się niedostępne, to należy zastosować alternatywne rozwiązania spełniające wymagania Administracji, przy czym mogą one obejmować zwiększenie liczby znajdujących się na statku pasów ratunkowych.

3 Ubrania ratunkowe

3.1 Dla każdej osoby wyznaczonej do załogi łodzi ratowniczej powinno być przewidziane ubranie ratunkowe o właściwych rozmiarach, odpowiadające wymaganiom prawidła 33.

Prawidło 8

Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku alarmu

- 1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków.
- 2 Dla każdej osoby znajdującej się na statku należy przewidzieć zrozumiałe instrukcje postępowania w przypadku alarmu.
- 3 Rozkłady alarmowe odpowiadające wymaganiom prawidła 53 powinny być wywieszane w widocznych miejscach na całym statku, w tym w sterowni, w maszynowni i w rejonach pomieszczeń załogowych.

4 Ilustracje i instrukcje sporządzone w odpowiednich językach powinny być wywieszane w kabinach pasażerskich oraz, w rzucający się w oczy sposób, w miejscach zbiórek i innych pomieszczeniach pasażerskich w celu informowania pasażerów o:

- 1 miejscu ich zbiórki;
- 2 niezbędnych działaniach, które muszą podjąć w przypadku powstania niebezpieczeństwa;
- 3 sposobie zakładania pasa ratunkowego.

Prawidło 9

Instrukcje obsługi

- 1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków.
- 2 W pobliżu lub bezpośrednio na jednostkach ratunkowych i elementach sterujących urządzeń do ich opuszczania na wodę należy umieścić wywieszki lub napisy, które powinny:
 - 1 objaśniać przeznaczenie elementów sterujących i postępowanie przy obsłudze danego urządzenia oraz podawać stosowne instrukcje lub ostrzeżenia;
 - 2 być łatwo widoczne w warunkach oświetlenia awaryjnego;
 - 3 być wykonane z zastosowaniem symboli zgodnych z zaleceniami IMO.

Prawidło 10

Obsada jednostki ratunkowej i nadzór nad nią

- 1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków.
- 2 Na statku powinny się znajdować wyszkolone osoby w liczbie wystarczającej do zgromadzenia osób niewyszkolonych i zapewnienia im pomocy.

- 3 Na statku powinna się znajdować wystarczająca liczba członków załogi /oficerów pokładowych lub dyplomowanych ratowników/ do obsługi jednostek ratunkowych i urządzeń do ich opuszczania na wodę, konieczna, by mogły opuścić statek wszystkie znajdujące się na nim osoby.
- 4 Na dowódcę każdej jednostki ratunkowej przewidzianej do użycia powinien być wyznaczony oficer pokładowy lub dyplomowany ratownik. Jednak Administracja, mając na względzie charakter podróży, liczbę osób na statku i rodzaj tego statku, może zezwolić na wyznaczenie na dowódców tratw ratunkowych, zamiast osób o podanych wyżej kwalifikacjach, osoby wyćwiczone w obsłudze i w posługiwaniu się tratwami. W przypadku łodzi ratunkowych powinien być również mianowany zastępca dowódcy.
- 5 Dowódca jednostki ratunkowej powinien posiadać listę załogi jednostki ratunkowej oraz powinien sprawdzić, czy załoga, którą dowodzi, jest zaznajomiona ze swoimi obowiązkami. Na łodziach ratunkowych listę załogi łodzi powinien posiadać również zastępca dowódcy.
- 6 Do każdej łodzi ratunkowej, dla której wymagane jest wyposażenie jej w radiostację odpowiadającą wymaganiom prawidła 6.2.2, powinna być wyznaczona osoba umiejacą ją obsługiwać.
- 7 Dla każdej motorowej jednostki ratunkowej powinna być wyznaczona osoba umiejacą obsługiwać silnik i przeprowadzać drobne regulacje.
- 8 Kapitan powinien zapewnić równomierny rozdział osób, o których mowa w ustępach 2, 3 i 4, pomiędzy jednostki ratunkowe.

Prawidło 11

Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych

- 1 Łodzie i tratwy ratunkowe, dla których wymagane są urządzenia uznanego typu do opuszczania ich na wodę, powinny być ustawione możliwie najbliżej pomieszczeń mieszkalnych i służbowych.
- 2 Miejsca zbiórek powinny się znajdować blisko miejsc wsiadania do jednostek ratunkowych. Każde miejsce zbiórki powinno być wystar-

- czająco obszerne, by pomieściło wszystkie osoby, które są przypisane do danego miejsca zbiórki.
- 3 Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych powinny być łatwo dostępne z rejonów pomieszczeń mieszkalnych i roboczych.
- 4 Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych powinny być odpowiednio oświetlone instalacją oświetleniową zasilaną z awaryjnego źródła energii elektrycznej wymaganego prawidłem II-1/42 względnie II-1/43.
- 5 Korytarze, klatki schodowe i wyjścia zapewniające dostęp do miejsc zbiórek i wsiadania do jednostek ratunkowych powinny być oświetlone. Oświetlenie to powinno być dostosowane do zasilania z awaryjnego źródła energii elektrycznej wymaganego w prawidło II-1/42 lub II-1/43.
- 6 Miejsca zbiórek i miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych opuszczanych na wodę za pomocą żurawików powinny być urządzone w sposób umożliwiający umieszczenie w jednostce ratunkowej chorych na noszach.
- 7 Przy każdym miejscu opuszczania jednostek ratunkowych na wodę albo przy każdym dwóch sąsiadujących ze sobą takich miejscach powinna znajdować się stanowiąca jedną całość drabinka do wsiadania, sięgająca z pokładu do wodnicy najmniejszego obciążenia statku w warunkach morskich przy niesprzyjającym przegłębieniu i przechyle nie mniejszym niż 15° na dowolną burzę. Jednakże Administracja może zezwolić na zastąpienie tych drabinek innymi uznanymi urządzeniami zapewniającymi dostęp do opuszczonej na wodę jednostki ratunkowej pod warunkiem, że na statku znajdować się będzie co najmniej jedna drabinka do wsiadania na każdej burcie. Dla tratw ratunkowych wymaganych w prawidło 26,1.4 mogą być dopuszczone inne urządzenia do wsiadania.
- 8 Jeżeli jest to konieczne, należy przewidzieć środki do przyciągania do burty statku i przytrzymywania jednostki ratunkowej opuszczanej na wodę za pomocą żurawików, tak aby zapewnić bezpieczne wsiadanie do niej.

Prawidło 12

Miejsca opuszczania na wodę

Miejsca opuszczania na wodę powinny być rozmieszczone tak, aby zapewnić bezpieczne opuszczanie jednostek ratunkowych na wodę, ze szczególnym uwzględnieniem oddalenia ich od śruby i nawisów kadłuba oraz tak, aby, na ile jest to możliwe, jednostki ratunkowe były opuszczane wzdłuż prostej burty statku, co nie dotyczy jednostek ratunkowych zaprojektowanych specjalnie do zrzucania na wodę. Jeżeli miejsca te są położone w przedniej części statku, to powinny się znajdować za grodzią zderzeniową / w stronę rufy / w miejscu osłoniętym, a Administracja powinna w takim przypadku zwrócić szczególną uwagę na wytrzymałość urządzeń do opuszczania środków ratunkowych na wodę.

Prawidło 13

Ustawienie jednostki ratunkowej

Każda jednostka ratunkowa powinna być ustawiona:

- 1 tak, aby ani ona, ani urządzenia do jej zamocowania nie przeszkadzały w obsłudze jakiegokolwiek innej jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej w jakimkolwiek innym miejscu opuszczania na wodę;
- 2 tak blisko powierzchni wody, na ile jest to bezpieczne i praktycznie wykonalne, a w przypadku środka ratunkowego innego niż tratwa ratunkowa przeznaczona do zrzucania na wodę - w takim miejscu, aby jednostka ratunkowa będąca w położeniu gotowym do wsiadania znajdowała się co najmniej 2 m ponad wodnicą w stanie pełnego załadowania statku przy niesprzyjających warunkach przegłębienia i przy przechylenie albo do 20° na dowolną burtę, albo do kąta, przy którym krawędź pokładu otwartego statku zaczyna się zanurzać, w zależności od tego, który z tych kątów jest mniejszy;
- 3 w stanie ciągłej gotowości, tak aby dwóch członków załogi mogło przeprowadzić przygotowania do wsiadania i opuszczenie na wodę w czasie krótszym niż 5 min.;

- 4 w stanie pełnego wyposażenia, zgodnie z wymaganiami niniejszego rozdziału;
- 5 na ile jest to wykonalne - w bezpiecznym i osłoniętym miejscu oraz chronionym od zniszczenia przez ogień i wybuch.

2 Łodzie ratunkowe opuszczane wzdłuż burty statku powinny być ustawione tak daleko od śruby ku przodowi statku, jak tylko jest to wykonalne. Na statkach towarowych o długości 80 m lub większej, lecz mniejszej od 120 m, każda łódź ratunkowa powinna być ustawiona tak, aby krawędź rufy łodzi była oddalona od śruby ku przodowi statku na odległość równą co najmniej długości tej łodzi. Na statkach towarowych o długości 120 m i większej oraz na statkach pasażerskich o długości 80 m i większej każda łódź ratunkowa powinna być ustawiona tak, aby krawędź jej rufy była oddalona od śruby na odległość równą co najmniej 1,5 długości tej łodzi. Tam gdzie jest to konieczne, należy zastosować takie rozwiązanie konstrukcyjne statku, aby łodzie ratunkowe w miejscach ustawienia były chronione od zniszczenia w warunkach sztormowych.

3 W miejscu ustawienia łodzi ratunkowej powinny być przymocowane do środków do ich opuszczania na wodę.

4 Prócz spełniania wymagań prawideł 23 i 29 tratwy ratunkowej powinny być ustawione tak, aby istniała możliwość ręcznego ich odłączenia od urządzeń mocujących.

5 Tratwy ratunkowe opuszczane na wodę za pomocą żurawików powinny być ustawione w zasięgu haków tych żurawików, chyba że do przemieszczenia tratw są przewidziane urządzenia, które nie okazały się niezdatne do użytku przy przegłębieniach i przechyłach określonych w ustępie 1.2 lub na skutek kołysań statku albo w wyniku zaniku zasilania.

6 Tratwy ratunkowe przeznaczone do zrzucania na wodę powinny być ustawione tak, aby można je było łatwo przemieścić na którąkolwiek burtę statku, chyba że po każdej burcie statku są ustawione tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wymaganej w prawidło 26.1 dla zrzucenia na wodę po którejkolwiek burcie.

Prawidło 14

Ustawienie łodzi ratowniczych

Łódź ratownicza powinna być ustawiona:

- 1 w stanie ciągłej gotowości do opuszczenia na wodę w czasie nie dłuższym od 5 min.;
- 2 w miejscu dogodnym do opuszczania na wodę i podnoszenia;
- 3 tak, aby ani łódź ratownicza, ani urządzenie do jej ustawiania nie przeszkadzały w obsłudze jakiegokolwiek jednostki ratunkowej w którymkolwiek innym miejscu opuszczania na wodę;
- 4 jeżeli jest ona zarazem łodzią ratunkową - zgodnie z wymaganiami prawidła 13.

Prawidło 15

Urządzenia do opuszczania na wodę i podnoszenia jednostek ratunkowych

- 1 Środki do opuszczania na wodę odpowiadające wymaganiom prawidła 48 należy zapewnić wszystkim jednostkom ratunkowym, z wyjątkiem:
 - 1.1 albo mają masę nie większą niż 185 kg;
 - 1.2 albo są ustawione w sposób umożliwiający opuszczanie na wodę bezpośrednio z miejsca ich ustawienia przy niesprzyjającym przegłębieniu dochodzącym do 10° i przechyle nie mniejszym niż 20° na dowolną burtę;
 - 2 jednostek ratunkowych o masie nie większej niż 185 kg znajdujących się na statku jako dodatkowe ponad jednostki ratunkowe wymagane dla 200% całkowitej liczby osób na statku.

- 2 Dla każdej łodzi ratunkowej należy przewidzieć środek zdany do jej opuszczania na wodę i podnoszenia.
- 3 Urządzenia do opuszczania na wodę i podnoszenia powinny być takie, aby osoba obsługująca je na statku mogła obserwować jednostkę ratunkową przez cały czas podczas jej opuszczania na wodę, a łódź ratunkową - również podczas podnoszenia.
- 4 Dla podobnych jednostek ratunkowych znajdujących się na statku powinny być zastosowane mechanizmy zwalniające tylko tego samego rodzaju.
- 5 Przygotowywanie i obsługiwanie jednostki ratunkowej dokonywane na którymkolwiek miejscu opuszczania na wodę nie powinno przeszkadzać w możliwości szybkiego przygotowania i obsługiwania jakiegokolwiek innej jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej w jakimkolwiek innym miejscu.
- 6 Jeżeli są stosowane talie, to powinny być one wystarczająco długie, aby jednostka ratunkowa dosięgała do wody w przypadku statku w stanie najmniejszego obciążenia w warunkach morskich przy niesprzyjającym przegłębieniu i przechyle nie mniejszym niż 20° na dowolną burtę.
- 7 Podczas przygotowania i opuszczania na wodę jednostka ratunkowa, urządzenie do jej opuszczania na wodę oraz obszar wody, na który jednostka ma być opuszczona, powinny być odpowiednio oświetlone przez instalację oświetleniową zasilaną z awaryjnego źródła energii elektrycznej wymaganego w prawidła 11-1/42 względnie 11-1/43.
- 8 Należy zastosować środki zapobiegające jakimkolwiek zalewaniu jednostek ratunkowych wypompowywaną wodą podczas opuszczania statku.
- 9 Jeżeli istnieje jakiekolwiek niebezpieczeństwo uszkodzenia jednostki ratunkowej przez płetwy stabilizatora kołysań statku, to powinny być dostępne środki do wciągnięcia płetw stabilizatora do wnętrza kadłuba zasilane z awaryjnego źródła energii; w sterowni powinny się znajdować wskaźniki położenia płetw stabilizatora kołysań zasilane z awaryjnego źródła energii.
- 10 Jeżeli statek jest wyposażony w łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 42 lub 43, to powinna być przewidziana więź spustkowa posiadająca co najmniej dwie spustki o długości wystarczającej do tego, aby dosięgały do wody, gdy statek jest w stanie najmniejszego obciążenia w warunkach morskich przy niesprzyjającym

przegiębieniu i przechyle nie mniejszym niż 20° na dowolną burzę.

Prawidło 16

Urządzenia do wsiadania do łodzi ratowniczych oraz do opuszczania ich na wodę i podnoszenia

1 Urządzenia do wsiadania do łodzi ratowniczych oraz do ich podnoszenia powinny być takie, aby łódź ratownicza mogła być obsadzona i opuszczona na wodę w możliwie najkrótszym czasie.

2 Jeżeli łódź ratownicza jest zarazem jedną z jednostek ratunkowych statku, to urządzenia do wsiadania i miejsce opuszczania tej łodzi na wodę powinny odpowiadać wymaganiom prawideł 11 i 12.

3 Urządzenia do opuszczania na wodę powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 15. Jednakże wszystkie łodzie ratownicze powinny być zdolne do opuszczenia na wodę - jeżeli jest to konieczne, z wykorzystaniem falenia - ze statku płynącego naprzód z prędkością do 5 węzłów na spokojnej wodzie.

4 Powinno być możliwe szybkie podniesienie łodzi ratowniczej obciążonej kompletem osób i wyposażenia. Jeżeli łódź ratownicza jest zarazem łodzią ratunkową, to powinno być możliwe szybkie podniesienie tej łodzi w stanie obciążonym jej wyposażeniem jako łodzi ratunkowej i przepisany dla niej jako dla łodzi ratowniczej kompletem osób w liczbie co najmniej 6.

Prawidło 17

Wyrzutnie linki ratunkowej

Statek należy wyposażać w wyrzutnię linki ratunkowej odpowiadającą wymaganiom prawidła 49.

Prawidło 18

Szkolenie i ćwiczenia opuszczania statku

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków.

2 Podręczniki

W każdej mesie załogi i w każdej świetlicy lub w każdej kabine załogi powinien się znajdować podręcznik do szkolenia odpowiadający wymaganiom prawidła 51.

3 Alarmy próbne i ćwiczenia

3.1 Każdy członek załogi powinien raz w miesiącu wziąć udział w co najmniej jednym ćwiczeniu opuszczania statku i jednym ćwiczeniu pożarowym. Jeżeli w poprzednim miesiącu więcej niż 25% członków załogi nie uczestniczyło w ćwiczeniach opuszczania statku i pożarowych na danym statku, to ćwiczenia powinny się odbyć przed upływem 24 godzin od wyjścia statku z portu. W przypadku statków takich rodzajów, dla których jest to praktycznie niewykonalne, Administracja może zaakceptować inne, lecz co najmniej równoważne rozwiązania.

3.2 Na statku odbywającym podróż międzynarodową, która nie jest krótką podróżą międzynarodową, alarmy próbne dla pasażerów powinny odbyć się przed upływem 24 godzin od ich zaokrętowania. Pasażerowie powinni zostać poinstruowani o stosowaniu pasów ratunkowych oraz czynnościach, jakie należy podjąć w przypadku powstania niebezpieczeństwa. Jeżeli po przeprowadzeniu próbnego alarmu zostanie w jakimś porcie zaokrętowana jedynie niewielka liczba pasażerów, to zamiast przeprowadzać kolejny alarm, wystarczy skierować uwagę tych pasażerów na instrukcje postępowania w przypadku alarmu wymagane w prawidłach 8.2 i 8.4.

3.3 Jeżeli na statku odbywającym krótkie podróże międzynarodowe nie przeprowadza się alarmu próbnego dla pasażerów przy wyjściu z portu, to należy skierować ich uwagę na instrukcje postępowania w przypadku alarmu wymagane w prawidłach 8.2 i 8.4.

3.4 Każde ćwiczenie opuszczania statku powinno obejmować:

- 1 wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowej wymaganej w prawidła 6.4.2 i upewnienie się, że znają oni zasady opuszczania statku wyszczególnione w rozkładzie alarmowym;
- 2 zgłaszanie się w miejscach zbiórek i przygotowywanie do wykonania obowiązków określonych w rozkładzie alarmowym;

- 3.3 sprawdzenie czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani;
- 3.4 sprawdzenie czy pasy ratunkowe zostały prawidłowo założone;
- 3.5 częściowe opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej po dokonaniu wszelkich niezbędnych przygotowań do opuszczenia jej na wodę;
- 3.6 uruchomienie i pracę silnika łodzi ratunkowej;
- 3.7 działanie żurawików używanych do opuszczania na wodę tratw ratunkowych.

3.5 Podczas kolejnych ćwiczeń powinny być częściowo opuszczane, zgodnie z wymaganiami ustępu 3.4.5, w miarę możliwości różne łodzie ratunkowe.

3.6 Ćwiczenia powinny być przeprowadzane, na ile jest to praktycznie wykonalne, w taki sposób, jak gdyby zaistniało rzeczywiste niebezpieczeństwo.

3.7 Każda łódź ratunkowa razem z przypisaną do niej załogą powinna zostać opuszczona na wodę i wykonywać manewry co najmniej raz na trzy miesiące podczas ćwiczeń opuszczania statku. W przypadku statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe Administracja może zgodzić się na to, aby łodzie ratunkowe na jednej burcie nie były opuszczane na wodę, jeżeli sposób cumowania tych statków w porcie i zasady odbywania podróży nie pozwalają na opuszczenie na wodę łodzi ratunkowych po tej burcie. Jednakże wszystkie takie łodzie ratunkowe powinny być częściowo opuszczane co najmniej raz na 3 miesiące i opuszczane na wodę co najmniej raz w roku.

3.8 Łodzie ratownicze, inne niż łodzie ratunkowe będące również łodziami ratowniczymi, na ile jest to uzasadnione i wykonalne, powinny być raz na miesiąc opuszczane na wodę obsadzone przypisaną załogą i wykonywać manewry. Niniejsze wymaganie powinno być spełnione we wszystkich przypadkach co najmniej raz na 3 miesiące.

3.9 Jeżeli ćwiczenia opuszczania na wodę łodzi ratunkowej i łodzi ratowniczej odbywają się gdy statek płynie, to powinny one, ze względu na związane z tym zagrożenie, być wykonywane tylko na wodach osłoniętych i pod nadzorem doświadczonego w tym względzie oficera.

3.10 Oświetlenie awaryjne, niezbędne podczas alarmów i opuszczania statku, powinno być wypróbowane w trakcie każdego ćwiczenia opuszczania statku.

4 Szkolenie i instruktaże na statku

4.1 Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi statku, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzone na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w 2 tygodnie po jego zatrudnieniu na danym statku. Jeżeli członek załogi jest zatrudniony na statku w systemie planowej, regularnej rotacji, to przeszkolenie takie powinien przejść w ciągu dwóch tygodni od pierwszego zatrudnienia na statku.

4.2 Instruktaże w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi statku i przeżycia na morzu powinny się odbywać w tych samych odstępach czasu co ćwiczenia. Poszczególne instruktaże mogą obejmować rozmaite rodzaje środków ratunkowych statku, jednak całość wyposażenia ratunkowego i środków ratunkowych statku powinna zostać nimi objęta w dowolnym okresie dwóch miesięcy. Każdy członek załogi powinien otrzymać instruktaż, który powinien obejmować następujące tematy, lecz niekoniecznie być do nich ograniczony:

- 1 sposób działania i użycie pneumatycznych tratw ratunkowych statku;
- 2 zagadnienia hypotermii, udzielanie pierwszej pomocy w przypadku hypotermii oraz inne odpowiednie sposoby udzielania pierwszej pomocy;
- 3 specjalny instruktaż niezbędny do posługiwania się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu.

4.3 Szkolenie w posługiwaniu się tratwami ratunkowymi opuszczanymi za pomocą żurawików powinno się odbywać na każdym statku wyposażonym w takie tratwy nie rzadziej niż co 4 miesiące. Jeżeli jest to praktycznie wykonalne, to szkolenie powinno obejmować nadmuchanie i częściowe opuszczenie tratwy. Można się przy tym posługiwać specjalną tratwą ratunkową przeznaczoną tylko do celów szkoleniowych, nie stanowiącą części wyposażenia ratunkowego statku; taka specjalna tratwa ratunkowa powinna być wyraźnie oznakowana.

5 Zapisy

W dzienniku, którego wzór określi Administracja, należy zapisywać datę przeprowadzenia alarmów, szczegóły ćwiczeń opuszczania statku i ćwiczeń pożarowych, ćwiczeń w posługiwaniu się innymi środkami ratunkowymi oraz szkoleń przeprowadzonych na statku. Jeżeli w wyznaczonym czasie nie przeprowadzono w pełnym zakresie alarmu, ćwiczenia lub szkolenia, to w dzienniku powinien być dokonany wpis określający okoliczności i zakres przeprowadzonego alarmu, ćwiczenia lub szkolenia.

Prawidło 19

Gotowość do użytku, konserwacja i inspekcje

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków. Wymagania ustępów 3 i 6.2 powinny być spełnione, na ile jest to praktycznie wykonalne, na statkach budowanych przed 1 lipca 1986 r.

2 Gotowość do użytku
Przed wyjściem statku z portu i przez cały czas podróży wszystkie środki ratunkowe powinny się znajdować w stanie używalności i gotowości do natychmiastowego użycia.

3 Konserwacja

3.1 Należy dostarczyć instrukcje konserwacji środków ratunkowych na statku odpowiadające wymaganiom prawidła 52 i stosownie do tych instrukcji należy dokonywać konserwacji.

3.2 Administracja może się zgodzić, aby zamiast instrukcji wymaganych w ustępie 3.1 opracowany został program planowych konserwacji na statku, do którego będą włączone wymagania prawidła 52.

4 Konserwacja lin talii

Końce lin talii używanych do opuszczania na wodę jednostek ratunkowych powinny być wzajemnie przestawiane w odstępach czasu nie dłuższych niż co 30 miesięcy i liny talii należy wymieniać albo gdy okaże się to niezbędne ze względu na pogorszenie się ich jakości, albo w odstępach czasu nie dłuższych niż co 5 lat, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

5 Części zamienne i wyposażenie do napraw

Dla środków ratunkowych i ich części składowych, które ulegają znacznemu zużyciu lub zniszczeniu i wymagają regularnej wymiany, powinny być zapewnione części zamienne i wyposażenie do napraw.

6 Przeglądy cotygodniowe

Raz w tygodniu należy przeprowadzić następujące próby i przeglądy:

- . 1 wszystkie jednostki ratunkowe, łodzie ratownicze i urządzenia do ich opuszczania na wodę należy sprawdzić wizualnie w celu upewnienia się, że są gotowe do użytku;
- . 2 wszystkie silniki łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych powinny pracować dla biegu naprzód i wstecz przez łączny okres nie krótszy niż 3 min., pod warunkiem, że temperatura otoczenia jest wyższa od minimalnej temperatury wymaganej dla uruchomienia silnika. W szczególnych przypadkach Administracja może odstąpić od tego wymagania w stosunku do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r.;
- . 3 należy wypróbować instalację alarmu ogólnego.

7 Przeglądy comiesięczne

Raz w miesiącu, przy użyciu listy czynności kontrolnych wymaganej w prawidło 52.1, należy przeprowadzić przegląd środków ratunkowych wraz z wyposażeniem łodzi ratunkowych, w celu upewnienia się czy są one kompletne i w dobrym stanie. Sprawozdanie z przeprowadzonej kontroli należy wpisać do dziennika.

8 Kontrola techniczna pneumatycznych tratw ratunkowych, nadmuchiwanych pasów ratunkowych oraz pneumatycznych łodzi ratowniczych

8.1 Każda pneumatyczna tratwa ratunkowa i nadmuchiwany pas ratunkowy powinny być poddane kontroli:

- . 1 w odstępach czasu nie dłuższych niż co 12 miesięcy. Jednakże w przypadkach, gdy okaże się to właściwe i

uzasadnione, Administracja może przedłużyć ten okres do 17 miesięcy;

- . 2 w uznanej stacji obsługi, która jest kompetentna do ich kontroli, posiada odpowiednie urządzenia i zatrudnia tylko odpowiednio wyszkolony personel.^x

8.2 Wszelkie naprawy oraz konserwacje pneumatycznych łodzi ratowniczych powinny być przeprowadzane zgodnie z instrukcjami producenta. Awaryjne naprawy mogą być przeprowadzane na statku; jednak naprawy stałe powinny być wykonywane przez uznaną stację obsługi.

9 Okresowa kontrola zwalniaków hydrostatycznych

Zwalniaki hydrostatyczne powinny być sprawdzane:

- . 1 w odstępach czasu nie dłuższych niż 12 miesięcy. Jednakże w przypadkach, gdy okaże się to właściwe i uzasadnione, Administracja może przedłużyć ten okres do 17 miesięcy;
- . 2 w stacji obsługi, która jest kompetentna do ich kontroli, posiada odpowiednie urządzenia i zatrudnia tylko odpowiednio wyszkolony personel.

DZIAŁ II - STATKI PASAŻERSKIE / WYMAGANIA DODATKOWE /

Prawidło 20

Jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze

1 Jednostki ratunkowe

1.1 Statki pasażerskie odbywające podróże międzynarodowe, inne niż krótkie podróże międzynarodowe, powinny mieć:

^x Patrz "Zalecenia w sprawie warunków uznawania stacji badań pneumatycznych tratw ratunkowych" przyjęte przez Zgromadzenie IMO rezolucją A. 333 /IX/.

- . 1 łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 42, 43 lub 44, o takiej łącznej pojemności na każdej burcie statku, aby mogły zapewnić miejsca dla nie mniej niż 50% ogólnej liczby osób na statku. Administracja może zezwolić na zastąpienie łodzi ratunkowych tratwami ratunkowymi o takiej samej łącznej pojemności, pod warunkiem, że liczba łodzi ratunkowych na każdej burcie statku nie będzie w żadnym przypadku mniejsza od liczby wymaganej dla pomieszczenia 37,5% ogólnej liczby osób na statku. Tratwy ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 39 lub 40 i powinny być obsługiwane przez urządzenia do opuszczania na wodę rozmieszczone równomiernie na każdej burcie statku; oraz
- . 2 dodatkowo, tratwy ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 39 lub 40, o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 25% ogólnej liczby osób na statku. Tratwy te powinny być obsługiwane przez co najmniej jedno urządzenie do opuszczania na wodę na każdej burcie; może to być urządzenie zainstalowane zgodnie z wymaganiami ustępu 1.1.1, lub równoważne urządzenie uznanego typu, którego można użyć do opuszczania tratw po obydwu burtach statku. Ustawienie tych tratw ratunkowych nie musi odpowiadać wymaganiom prawidła 13.5.

1.2 Statki pasażerskie odbywające krótkie podróże międzynarodowe i odpowiadające specjalnym normom podziału grodziowego określonym w prawidło II-1/6.5 powinny mieć:

- . 1 łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 42, 43 lub 44 rozmieszczone równomiernie, na ile jest to wykonalne - na każdej burcie statku i o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 30% ogólnej liczby osób na statku, oraz tratwy ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 39 lub 40, o takiej łącznej pojemności, aby wraz z pojemnością łodzi ratunkowych zapewnić pomieszczenie w jednostkach ratunkowych ogólnej liczbie osób na statku. Tratwy ratunkowe powinny być obsługiwane przez urządzenia do opuszczania na wodę, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie statku; oraz
- . 2 dodatkowo, tratwy ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 39 lub 40, o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla co najmniej 25% ogólnej liczby osób

na statku. Tratwy te powinny być obsługiwane przez co najmniej jedno urządzenie do opuszczania na wodę na każdej burcie statku; może to być urządzenie zainstalowane zgodnie z wymaganiami ustępu 1.2.1 lub równoważne urządzenie uznane go typu, którego można użyć do opuszczania tratw po obydwu burtach statku. Ustawienie tych tratw nie musi jednak odpowiadać wymaganiom prawidła 13.5.

1.3 Statki pasażerskie odbywające krótkie podróże międzynarodowe i nie odpowiadające specjalnym normom podziału grodziowego określonym w prawidło II-1/6.5, powinny być wyposażone w jednostki ratunkowe zgodnie z wymaganiami ustępu 1.1,

1.4 Wszystkie jednostki ratunkowe wymagane do opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na nim osoby powinny być przystosowane do opuszczenia na wodę razem z przewidzianym dla nich kompletem osób i wyposażeniem w ciągu 30 minut od chwili podania sygnału opuszczenia statku.

1.5 Zamiast spełnienia wymagań ustępu 1.1, 1.2 lub 1.3 statki pasażerskie o pojemności brutto mniejszej niż 500 ton, na których ogólna liczba osób jest mniejsza niż 200, mogą spełniać tylko następujące wymagania:

1. Powinny mieć na każdej burcie tratwy ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 39 lub 40 o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób znajdujących się na statku.
2. Jeżeli tratwy wymagane w ustępie 1.5.1 nie mogą być w łatwy sposób przemieszczane w celu opuszczenia na wodę na dowolną burtę statku, to należy zapewnić dodatkowe tratwy ratunkowe, tak aby łączna pojemność tratw dostępnych na każdej burcie zapewniała miejsca dla 150% ogólnej liczby osób na statku.
3. Jeżeli łódź ratownicza wymagana w ustępie 2.2 jest zarazem łodzią ratunkową odpowiadającą wymaganiom prawidła 42, 43 lub 44, to może ona być wliczona do łącznej pojemności wymaganej w ustępie 1.5.1, pod warunkiem, że ogólna pojemność dostępna na dowolnej burcie statku wynosi co najmniej 150% ogólnej liczby osób na statku.
4. W przypadku, gdy którakolwiek jednostka ratunkowa /jedna/ zostanie utracona lub stanie się niezdalna do

użytku, powinny być dostępne na każdej burcie statku jednostki ratunkowe wystarczające do pomieszczenia ogólnej liczby osób na statku.

2 Łodzie ratownicze

2.1 Statki pasażerskie o pojemności brutto 500 ton lub większej powinny mieć na każdej burcie co najmniej jedną łódź ratowniczą odpowiadającą wymaganiom prawidła 47.

2.2 Statki pasażerskie o pojemności brutto mniejszej niż 500 ton powinny mieć co najmniej jedną łódź ratowniczą odpowiadającą wymaganiom prawidła 47.

2.3 Łódź ratunkowa może być uznana za łódź ratowniczą, pod warunkiem, że odpowiada również wymaganiom dla łodzi ratowniczej.

3 Grupowanie tratw ratunkowych

3.1 Liczba łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych znajdujących się na statku pasażerskim powinna być taka, aby w przypadku opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na nim osoby nie więcej niż sześć tratw ratunkowych musiało być grupowanych przez każdą łódź ratunkową lub łódź ratowniczą.

3.2 Liczba łodzi ratunkowych i łodzi ratowniczych znajdujących się na statku pasażerskim odbywającym krótkie podróże międzynarodowe i odpowiadającym specjalnym normom podziału grodziowego określonym w prawidło II-1/6.5 powinna być taka, aby w przypadku opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na nim osoby nie więcej niż dziewięć tratw ratunkowych musiało być grupowanych przy każdej łodzi ratunkowej lub łodzi ratowniczej.

Prawidło 21

Osobiste środki ratunkowe

1. Kola ratunkowe

1.1 Statek pasażerski powinien mieć kola ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawideł 7.1 i 31, w liczbie nie mniejszej od określonej w tablicy na str. następniej:

Długość statku w metrach	Minimalna liczba kół ratunkowych
Poniżej 60	8
60 i poniżej 120	12
120 i poniżej 180	18
180 i poniżej 240	24
240 i więcej	30

1.2. Niezależnie od postanowień przepisu 7.1.3 statki pasażerskie o długości poniżej 60 m powinny mieć nie mniej niż sześć kół ratunkowych wyposażonych w samoczynnie zapalające się pławki świetlne.

2 Pasy ratunkowe

Oprócz pasów ratunkowych wymaganych w przepisie 7.2 na każdym statku pasażerskim powinny być dodatkowo pasy ratunkowe dla nie mniej niż 5% ogólnej liczby znajdujących się na nim osób. Pasy te powinny być umieszczone w widocznych miejscach na pokładzie lub w miejscach zbiórki.

3 Lampki pasów ratunkowych

3.1. Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich. W stosunku do statków pasażerskich budowanych przed 1 lipca 1986 r. wymagania niniejszego ustępu powinny wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

3.2. Na statkach pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe, inne niż krótkie podróże międzynarodowe, każdy pas ratunkowy powinien być wyposażony w lampkę odpowiadającą wymaganiom przepisu 32.3.

4 Ubrania ratunkowe i środki ochrony cieplnej

4.1. Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich. W stosunku do statków pasażerskich budowanych przed 1 lipca 1986 r. wymagania niniejszego ustępu powinny wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

4.2. Statek pasażerski powinien mieć dla każdej znajdującej się na nim łodzi ratunkowej co najmniej trzy ubrania ratunkowe odpowiadające wymaganiom przepisu 33 oraz, dodatkowo, jeden środek

ochrony cieplnej odpowiadający wymaganiom przepisu 34, dla każdej osoby, która ma być umieszczona w łodzi ratunkowej i dla której nie jest przewidziane ubranie ratunkowe. Wymienione ubrania ratunkowe i środki ochrony cieplnej nie są wymagane:

- . 1 dla osób, które mają być umieszczone w całości lub częściowo zakrytych łodziach ratunkowych; lub
- . 2 jeżeli statek stale odbywa podróże w ciepłych strefach klimatycznych, w których, zdaniem Administracji, środki ochrony cieplnej są zbędne.

4.3. Postanowienia ustępu 4.2.1 mają również zastosowanie do całości lub częściowo zakrytych łodzi ratunkowych nie odpowiadających wymaganiom przepisu 42, 43 lub 44, pod warunkiem, że znajdują się one na statkach budowanych przed 1 lipca 1986 r.

Przepis 22

Urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych

1. Na statkach pasażerskich urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych powinny być przewidziane dla:

- . 1 wszystkich łodzi ratunkowych, które mają być obsadzone i opuszczone na wodę albo wprost z miejsca ich ustawienia, albo z pokładu, z którego odbywa się wsiadanie do łodzi ratunkowych, lecz nie w obydwu tych miejscach;
- . 2 opuszczanych za pomocą żurawików tratw ratunkowych, które mają być obsadzone i opuszczone na wodę z miejsca położonego w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca ich ustawienia lub z miejsca, na które zgodnie z wymaganiami przepisu 13.5 tratwa ratunkowa jest przemieszczana przed opuszczeniem na wodę.

2. Urządzenie do wsiadania do łodzi ratowniczej powinno być takie, aby łódź ratownicza mogła być obsadzona i opuszczona na wodę wprost z miejsca swego ustawienia wraz z osobami wyznaczonymi do jej obsadzenia na statku. Jeśli łódź ratownicza jest zarazem łodzią ratunkową, a inne łodzie ratunkowe są obsadzane i opuszczane na wodę z pokładu, z którego odbywa się wsiadanie do łodzi ratunkowych, to niezależnie od postanowień ustępu 1.1 rozwiązanie powinno być ta-

kie, aby łódź ratownicza mogła być również obsadzona i opuszczona na wodę z tego pokładu.

Prawidło 23

Ustawienie tratw ratunkowych

Na statkach pasażerskich każda tratwa ratunkowa powinna być ustawiona z falaniem przymocowanym na stałe do statku oraz wyposażona w urządzenie zapewniające spłynięcie tratwy odpowiadające wymaganiom prawidła 38.6, tak aby, na ile jest to wykonalne, tratwa ratunkowa samoczynnie spłynęła, a jeżeli jest pneumatyczna, to aby samoczynnie się nadmuchała w trakcie tonięcia statku.

Prawidło 24

Miejsca zbiórki

Każdy statek pasażerski powinien, oprócz spełnienia wymagań prawidła 11, mieć miejsca zbiórki pasażerów, które powinny:

- 1 być w pobliżu miejsc do wsiadania do jednostek ratunkowych, a jeżeli miejsca zbiórki nie są zarazem miejscami do wsiadania, to powinny być tak ułożone, aby było między nimi łatwe przejście;
- 2 być wystarczająco obszerne do zgrupowania pasażerów i poinstruowania ich.

Prawidło 25

Cwiczenia alarmów

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków pasażerskich.

2 Na statkach pasażerskich należy raz na tydzień przeprowadzać ćwiczenie alarmu opuszczania statku oraz alarmu pożarowego.

DZIAŁ III - STATKI TOWAROWE /WYMAGANIA DODATKOWE/

Prawidło 26

Jednostki ratunkowe i łodzie ratownicze

1 Jednostki ratunkowe

1.1 Statek towarowy powinien mieć:

- 1 jedną lub więcej łodzi ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 44, o takiej łącznej pojemności na każdej burcie statku, aby mogły zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku. Administracja może jednak zezwolić, aby statki towarowe /z wyjątkiem zbiornikowców do przewozu produktów naftowych, chemicznych i gazowców/ eksploatowane w sprzyjających warunkach klimatycznych i w odpowiednich strefach były wyposażone w łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 43, pod warunkiem, że granice obszaru ich żeglugi są określone w Certyfikacie Bezpieczeństwa Wyposażenia Statku Towarowego; oraz
- 2 dodatkowo, tratwę ratunkową lub tratwy ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 39 lub 40, zdolne do opuszczenia na wodę po dowolnej burcie statku i o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku. Jeżeli tratwa ratunkowa lub tratwy ratunkowe nie mogą być w łatwy sposób przemieszczane w celu opuszczenia na wodę po dowolnej burcie statku, to łączna pojemność dostępna na każdej burcie powinna być wystarczająca do pomieszczenia ogólnej liczby osób znajdujących się na statku.

1.2 Zamiast spełnienia wymagań ustępu 1.1 statki towarowe mogą mieć:

- 1 jedną lub więcej łodzi ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 44, przystosowanych do zrzucenia z rufy statku, o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku; oraz

- . 2 dodatkowo, jedną lub więcej tratw ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 39 lub 40, na każdej burcie statku, o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku. Tratwy ratunkowe na co najmniej jednej burcie statku powinny być obsługiwane przez urządzenia do opuszczania ich na wodę.

1.3 Zamiast spełnienia wymagań ustępu 1.1 lub 1.2 statki towarowe o długości mniejszej niż 85 m, inne niż zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliowce i gazowce, mogą spełniać następujące wymagania:

- . 1 Powinny mieć na każdej burcie jedną lub więcej tratw ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 39 lub 40 i o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.
- . 2 Jeżeli tratwy ratunkowe wymagane w ustępie 1.3.1 nie mogą być łatwo przemieszczane w celu opuszczenia na wodę na dowolną burtę statku, to należy zapewnić dodatkowe tratwy ratunkowe, tak aby łączna pojemność tratw dostępnych na każdej burcie zapewniała miejsca dla 150% ogólnej liczby osób na statku.
- . 3 Jeżeli łódź ratownicza wymagana w ustępie 2 jest zarazem łodzią ratunkową odpowiadającą wymaganiom prawidła 43 lub 44, to może ona być wliczona do łącznej pojemności wymaganej w ustępie 1.3.1, pod warunkiem, że łączna pojemność dostępna na dowolnej burcie statku wynosi co najmniej 150% ogólnej liczby osób na statku.
- . 4 W przypadku, gdy którakolwiek z jednostek ratunkowych zostanie utracona lub stanie się niezdadna do użytku, powinny być dostępne na każdej burcie statku jednostki ratunkowe w liczbie wystarczającej do pomieszczenia ogólnej liczby osób na statku.

1.4 Statki towarowe, na których jednostki ratunkowe są ustawione w miejscu oddalonym o więcej niż 100 m od dziobnicy lub od rufy, oprócz tratw ratunkowych wymaganych w ustępach 1.1.2 i 1.2.2 powinny mieć tratwę ratunkową ustawioną tak daleko w przedniej lub tylnej części statku, albo jedną tratwę tak daleko w przedniej i drugą tak daleko w tylnej, jak jest to praktycznie uzasadnione i wykonalne. Pomijając wymagania prawidła 29 taką tratwę lub tratwy ratunkowe można zamocować w sposób pewny tak, aby było możliwe ich ręczne zwolnienie, przy czym nie muszą być one tratwami, które mogą być

opuszczane na wodę za pomocą urządzenia uznanego typu.

1.5 Z wyjątkiem jednostek ratunkowych, o których mowa w prawie 15.1.1, wszystkie jednostki ratunkowe wymagane do opuszczenia statku przez wszystkie znajdujące się na nim osoby powinny być przystosowane do opuszczenia na wodę wraz z przewidzianym dla nich kompletem osób i wyposażeniem w ciągu 10 min. od chwili podania sygnału opuszczenia statku.

1.6 Chemikaliowce i gazowce przewożące ładunki wydzielające trujące pary lub gazy^x powinny mieć zamiast łodzi ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 43 lub 44, łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 45.

1.7 Zbiornikowce do przewozu produktów naftowych, chemikaliowce i gazowce przewożące ładunki o temperaturze zapłonu nie przekraczającej 60°C /próba w naczyniu zamkniętym/ powinny mieć, zamiast łodzi ratunkowych odpowiadających wymaganiom prawidła 43 lub 44, łodzie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 46.

2 Łodzie ratownicze

Statki towarowe powinny mieć co najmniej jedną łódź ratowniczą odpowiadającą wymaganiom prawidła 47. Łódź ratunkowa może być uznana za łódź ratowniczą pod warunkiem, że odpowiada również wymaganiom dla łodzi ratowniczej.

3 Oprócz posiadanych łodzi ratunkowych statki towarowe budowane przed 1 lipca 1986 r., nie później niż 1 lipca 1991 r., powinny mieć:

- . 1 jedną lub więcej tratw ratunkowych o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia ogólnej liczby osób na statku. Ta tratwa ratunkowa lub te tratwy ratunkowe powinny być wyposażone w mocowanie linowe

^x Dotyczy produktów, dla których wymagane jest posiadanie masek ochronnych do oddychania podczas awaryjnej ewakuacji, zgodnie z postanowieniami zawartymi w rozdziale 17 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem /Kod IBC/ przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.4/48/ oraz w rozdziale 19 Międzynarodowego kodu w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem /Kod IGC/ przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC.5/48/.

lub inny równoważny środek mocowania, który samoczynnie zwolni tratwy z tonącego statku;

- 2 jeżeli jednostki ratunkowe są ustawione w miejscu oddalonym o więcej niż 100 m od dziobnicy lub od rufy statku, oprócz tratw ratunkowych wymaganych w ustępie 3.1 - tratwę ratunkową ustawioną tak daleko w przedniej lub tylnej części statku, albo jedną tratwę tak daleko w przedniej i drugą tak daleko w tylnej, jak jest to praktycznie uzasadnione i wykonalne. Pomijając wymagania ustępu 3.1 taka tratwa lub tratwy ratunkowe można zamocować w sposób pewny tak, aby było możliwe ich ręczne zwolnienie.

Prawidło 27

Osobiste środki ratunkowe

1 Koła ratunkowe

1.1 Statki towarowe powinny mieć koła ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawideł 7.1 i 31 w liczbie nie mniejszej od określonej w poniższej tabelicy:

Długość statku w metrach	Minimalna liczba kół ratunkowych
Poniżej 100	8
100 i poniżej 150	10
150 i poniżej 200	12
200 i więcej	14

1.2 Samoczynnie zapalające się pławki świetlne kół ratunkowych dla zbiornikowców wymagane w prawidło 7.1.3 powinny być zasilane bateriami elektrycznymi.

2 Lampki pasów ratunkowych

2.1 Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków towarowych. W stosunku do statków towarowych budowanych przed 1 lipca 1986 r. niniejszy ustęp powinien wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

2.2 Na statkach towarowych każdy pas ratunkowy powinien być wyposażony w lampkę odpowiadającą wymaganiom prawidła 32.3.

3 Ubrania ratunkowe i środki ochrony cieplnej

3.1 Niniejszy ustęp ma zastosowanie do wszystkich statków towarowych. W stosunku do statków towarowych budowanych przed 1 lipca 1986 r. niniejszy ustęp powinien wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

3.2 Statek towarowy powinien mieć dla każdej znajdującej się na nim łodzi ratunkowej co najmniej trzy ubrania ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 33 lub, jeżeli Administracja uzna to za konieczne i wykonalne, jedno ubranie ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 33 dla każdej osoby znajdującej się na statku; jednakże, oprócz środków ochrony cieplnej wymaganych w prawidłach 38.5.1.24, 41.8.31 i 47.2.2.13, statek powinien mieć środki ochrony cieplnej odpowiadające wymaganiom prawidła 34 dla znajdujących się na nim osób, dla których nie są przewidziane ubrania ratunkowe. Wymienione ubrania ratunkowe i środki ochrony cieplnej nie muszą być wymagane, jeżeli statek:

- 1 ma na każdej burcie całkowicie zakryte łodzie ratunkowe o takiej łącznej pojemności, aby mogły zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku; lub
- 2 ma całkowicie zakryte łodzie ratunkowe przystosowane do zrzucania ich z rufy, o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku i łodzie te są obsadzane oraz zrzucane na wodę wprost z miejsca swojego ustawienia, wraz z tratwami ratunkowymi na każdej burcie statku o takiej łącznej pojemności, aby zapewnić miejsca dla ogólnej liczby osób na statku; lub
- 3 stale odbywa podróże w ciepłych strefach klimatycznych, w których zdaniem Administracji ubrania ochronne są zbędne.

3.3 Na statkach towarowych spełniających wymagania prawidła 25.1.3 powinny być ubrania ratunkowe odpowiadające wymaganiom prawidła 33 dla każdej osoby, chyba że statek:

- 1 ma tratwy ratunkowe opuszczane na wodę za pomocą żurawików; lub
- 2 ma tratwy ratunkowe obsługiwane za pomocą równo-

ważnych uznanych środków, które mogą być używane po obydwóch burtach statku i które nie wymagają zanurzenia się człowieka w wodzie w celu wejścia na tratwę ratunkową; lub

- 3 stale odbywa podróże w ciepłych strefach klimatycznych, w których zdaniem Administracji ubrania ratunkowe są zbędne.

3.4 Ubrania ratunkowe wymagane w niniejszym prawie mogą być używane dla spełnienia wymagań prawidła 7.3.

3.5 Całkowicie zakryte łodzie ratunkowe, o których mowa w ustępach 3.2.1 i 3.2.2, będące na statkach towarowych budowanych przed 1 lipca 1986 r., nie muszą spełniać wymagań prawidła 4.4.

Prawidło 28

Urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych i do opuszczania ich na wodę

1 Urządzenia do wsiadania do jednostek ratunkowych na statkach towarowych powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby łodzie ratunkowe mogły być obsadzone i opuszczane na wodę bezpośrednio z miejsca ich ustawienia i aby tratwy ratunkowe opuszczane na wodę za pomocą żurawików mogły być obsadzone i opuszczane na wodę z miejsca znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca ich ustawienia lub z miejsca, na które tratwa ratunkowa zostaje przemieszczona przed opuszczeniem na wodę zgodnie z wymaganiami prawidła 13.5.

2 Na statkach o pojemności brutto 20000 ton lub większej powinno być możliwe opuszczenie łodzi ratunkowych na wodę, z wykorzystaniem falenia, jeśli jest to konieczne, ze statku płynącego naprzód z prędkością do 5 węzłów na spokojnej wodzie.

Prawidło 29

Ustawienie tratw ratunkowych

Na statkach towarowych każda tratwa, inna niż tratwy wymagane w prawie 26.1.4, powinna być ustawiona z faleniem przymocowanym na stałe do statku oraz wyposażona w urządzenie zapewniają-

ce spłynięcie tratwy, odpowiadające wymaganiom prawidła 38.6, tak aby tratwa ratunkowa samoczynnie spłynęła, a jeżeli jest pneumatyczna, to aby samoczynnie się nadmuchała w trakcie tonięcia statku.

CZĘŚĆ C - WYMAGANIA DLA ŚRODKÓW RATUNKOWYCH

DZIAŁ I - POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 30

Ogólne wymagania dla środków ratunkowych

1 Ustęp 2.7 ma zastosowanie do wszystkich statków. W stosunku do statków budowanych przed 1 lipca 1986 r. ustęp 2.7 powinien wejść w zastosowanie nie później niż 1 lipca 1991 r.

2 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej lub jeżeli zdaniem Administracji ze względu na charakter podróży, które statek stale odbywa, właściwe byłyby inne wymagania, to wszystkie opisane w niniejszej części środki ratunkowe powinny:

- 1 być wyprodukowane na właściwym poziomie wykonania i z odpowiednich materiałów;
- 2 nie ulegać uszkodzeniom podczas składowania w zakresie temperatur powietrza od -30 do $+65^{\circ}\text{C}$;
- 3 działać w zakresie temperatur wody morskiej od -1 do $+30^{\circ}\text{C}$, jeżeli podczas użytkowania należy się spodziewać zanurzenia ich w wodzie morskiej;
- 4 być odporne na gnicie, odporne na korozję i niewrażliwe nadmiernie na działanie wody morskiej, produktów ropopochodnych lub zaatakowanie przez grzyb, zależnie od tego, który z tych czynników może im zagrażać;
- 5 być odporne na utratę właściwości pod wpływem oddziaływania promieni słonecznych, jeśli są na nie narażone;
- 6 mieć dobrze widoczną barwę, w przypadkach gdy ułatwi to ich wykrycie;

- . 7 mieć przymocowany materiał odbłaskowy, jeśli ułatwi to ich wykrycie, oraz zgodnie z zaleceniami IMO^x;
- . 8 być przystosowane do używania w środowisku morskim, jeżeli są przeznaczone do poruszania się po morzu.

3 Administracja powinna określić okresy ważności tych środków ratunkowych, które z upływem czasu tracą swoje właściwości. Takie środki ratunkowe powinny być oznakowane napisami określającymi ich wiek lub datę, do której muszą być wymienione.

DZIAŁ II - OSOBISTE ŚRODKI RATUNKOWE

Prawidło 31

Koła ratunkowe

1 Wymagania dla kół ratunkowych

Każde koło ratunkowe powinno:

- . 1 mieć średnicę zewnętrzną nie większą niż 800 mm i średnicę wewnętrzną nie mniejszą niż 400 mm;
- . 2 być wykonane z materiału samoistnie unoszącego się na wodzie; koło nie powinno być wypełnione trzcina, wiórami korkowymi lub korkiem granulowanym czy jakimkolwiek innym luźnym materiałem granulowanym; ani też nie powinno mieć żadnych komór powietrznych, których pływalność uzyskuje się przez nadmuchiwanie;
- . 3 być zdatne do unoszenia w słodkiej wodzie nie mniej niż 14,5 kg żelaza przez okres 24 h;
- . 4 mieć masę nie mniejszą niż 2,5 kg;

^x Patrz "Zalecenia w sprawie taśm odbłaskowych na środkach ratunkowych" przyjęte przez Zgromadzenie IMO rezolucją A.272 (VIII).

- . 5 nie zapalać się i natychmiast przerwać topnienie po całkowitym zanurzeniu w płomieniu na czas 2 s;
- . 6 być wykonane tak, aby wytrzymało zrzucenie na wodę z wysokości, na której jest umieszczone ponad wodnicą w stanie najmniejszego obciążenia statku w warunkach morskich, albo z 30 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa - bez pogorszenia własności użytkowych samego koła oraz przymocowanego doń wyposażenia;
- . 7 jeżeli jest przeznaczone do uruchamiania urządzeń szybkozwalających samoaktywne pławki dymne i samoczynnie zapalające się pławki świetlne, mieć masę wyznaczającą do uruchomienia urządzenia szybkozwalającego lub 4 kg, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;
- . 8 być wyposażone w linkę chwytakową o średnicy nie mniejszej niż 9,5 mm i o długości nie mniejszej od 4-krotnej średnicy zewnętrznej koła. Linka chwytakowa powinna być przymocowana w czterech punktach równomiernie rozłożonych na obwodzie koła w taki sposób, aby tworzyła cztery jednakowe pętle.

2 Samoczynnie zapalające się pławki świetlne kół ratunkowych

Samoczynnie zapalające się pławki świetlne kół ratunkowych wymagane w prawidło 7.1.3 powinny:

- . 1 być takie, aby nie mogły zostać zgaszone wodą;
- . 2 być przystosowane albo do świecenia w sposób ciągły ze światłością nie mniejszą niż 2 cd we wszystkich kierunkach górnej półkuli, albo światłem błyskowym o częstotliwości nie mniejszej niż 50 błysków na minutę z co najmniej równoważną światłością skuteczną;
- . 3 być zaopatrzone w źródło energii zdolne do zapewnienia spełnienia wymagania ustępu 2.2 przez okres co najmniej 2 h;
- . 4 móc wytrzymać próbę zrzucenia wymaganą w ustępie 1.6.

3 Samoaktywne pławki dymne kół ratunkowych

Samoaktywne pławki dymne wymagane w prawie 7.1.3 powinny:

- . 1 wydzielać dym o bardzo dobrze widocznej barwie ze stałą wydajnością przez okres co najmniej 15 min podczas unoszenia się na spokojnej wodzie;
- . 2 nie zapalać się w sposób wybuchowy ani nie wytwarzać płomienia podczas całego okresu wydzielania sygnału dymnego;
- . 3 nie być zalewane wodą podczas pływnięcia po morzu;
- . 4 wydzielać dym w dalszym ciągu po całkowitym zanurzeniu w wodzie na okres co najmniej 10 s;
- . 5 móc wytrzymać próbę zrzucenia wymaganą ustępem 1.6.

4 Pływające linki ratunkowe

Pływające linki ratunkowe wymagane w prawie 7.1.2 powinny:

- . 1 być wykonane tak, aby się nie plątały;
- . 2 mieć średnicę nie mniejszą niż 8 mm;
- . 3 mieć obciążenie zrywające nie mniejsze niż 5 kN.

Prawidło 32

Pasy ratunkowe

1 Wymagania ogólne dla pasów ratunkowych

1.1 Pas ratunkowy nie powinien się zapalać i powinien natychmiast przerwać topnienie po całkowitym zanurzeniu w płomieniu na czas 2 s.

1.2 Pas ratunkowy powinien być skonstruowany tak, aby:

- . 1 po przeprowadzeniu pokazu mógł być prawidłowo założony w czasie 1 min przez dowolną osobę bez niczyjej pomocy;

- . 2 dawał się zakładać wewnętrzną stroną na zewnątrz albo mógł być założony bez wątpliwości tylko na jeden sposób i, na ile jest to możliwe, nie mógł być założony w sposób nieprawidłowy;
- . 3 był wygodny w noszeniu;
- . 4 pozwalał osobie z założonym pasem ratunkowym skoczyć do wody z wysokości co najmniej 4,5 m nie powodując jej okaleczenia ani zsunęcia się z niej lub uszkodzenia samego pasa.

1.3 Pas ratunkowy powinien mieć dostateczną pływalność i stateczność w spokojnej słodkiej wodzie, aby:

- . 1 unosił co najmniej 120 mm nad powierzchnią wody usta osoby wyczerpanej lub nieprzytomnej, utrzymując ciało pochylone do tyłu pod kątem nie mniejszym od 20° i nie większym od 50° w stosunku do pozycji pionowej;
- . 2 w czasie nie dłuższym od 5 s odwracał w wodzie ciało osoby nieprzytomnej z dowolnej pozycji do pozycji, w której usta znajdują się ponad powierzchnią wody.

1.4 Pływalność pasa ratunkowego nie powinna ulec zmniejszeniu o więcej niż 5% po 24 h zanurzenia w słodkiej wodzie.

1.5 Pas ratunkowy powinien pozwolić osobie, która go założyła, na przepłynięcie niewielkiej odległości i wejście na jednostkę ratunkową.

1.6 Każdy pas ratunkowy powinien być wyposażony w gwizdek przymocowany w sposób pewny za pomocą cienkiej linki.

2 Nadmuchiwane pasy ratunkowe

Pas ratunkowy, którego pływalność jest uzależniona od nadmuchiwania, powinien mieć nie mniej niż dwa oddzielne nadmuchiwane przedziały i odpowiadać wymaganiom ustępu 1 oraz powinien:

- . 1 nadmuchiwać się samoczynnie po zanurzeniu, być wyposażony w uruchamiane jednym ruchem ręki urządzenie powodujące nadmuchanie oraz być przystosowany do nadmuchiwania ustami;

- . 2 w przypadku utraty pływalności przez dowolny przedział - być zdolny do spełniania wymagań ustępów 1.2, 1.3 i 1.5;
- . 3 po samoczynnym nadmuchianiu - odpowiadać wymaganiom ustępu 1.4.

3 Lampki pasów ratunkowych

3.1 Każda lampka pasa ratunkowego powinna:

- . 1 mieć światłość nie mniejszą niż 0,75 cd;
- . 2 mieć źródło zasilania zdolne do zapewnienia światłości 0,75 cd przez okres co najmniej 8 h;
- . 3 będąc przymocowana do pasa ratunkowego być widzialna w tak dużym wycinku górnej półkuli, jak to jest praktycznie wykonalne.

3.2 Jeżeli lampka, o której mowa w ustępie 3.1, jest lampką błyskową, to powinna ona dodatkowo:

- . 1 być zaopatrzona w ręczny wyłącznik;
- . 2 być zbudowana bez zastosowania soczewki oraz reflektora wklęsłego skupiających wiązkę światła;
- . 3 świecić z częstotliwością nie mniejszą niż 50 błysków na minutę ze światłością skuteczną co najmniej 0,75 cd.

Prawidło 33

Ubrania ratunkowe

1 Ogólne wymagania dla ubrań ratunkowych

1.1 Ubranie ratunkowe powinno być wykonane z materiałów nieprzemakalnych w taki sposób, aby:

- . 1 można je było rozpakować i włożyć na siebie bez niczyjej pomocy w ciągu 2 min łącznie z przynależnymi

częściami garderoby^x oraz pasem ratunkowym, jeżeli ubranie ratunkowe jest przewidziane do używania razem z pasem ratunkowym;

- . 2 nie zapalało się i natychmiast przerywało topnienie po całkowitym zanurzeniu w płomieniu na okres 2 s;
- . 3 okrywało całe ciało z wyjątkiem twarzy. Jeżeli nie są zastosowane przymocowane na stałe do ubrania rękawice, to powinno ono również okrywać ręce;
- . 4 było zaopatrzone w urządzenie zmniejszające lub redukujące swobodny dostęp powietrza do nogawek ubrania;
- . 5 na skutek skoku do wody z wysokości co najmniej 4,5 m nie przedostawała się do jego wnętrza nadmierna ilość wody.

1.2 Ubranie ratunkowe odpowiadające również wymaganiom prawidła 32 może być sklasyfikowane jako pas ratunkowy.

1.3 Ubranie ratunkowe powinno pozwolić osobie w takim ubraniu, która ponadto ma założony pas ratunkowy /jeżeli ubranie ratunkowe jest przewidziane do stosowania razem z pasem ratunkowym/, na:

- . 1 wejście i zejście po pionowej drabinie o długości co najmniej 5 m;
- . 2 pełnienie normalnych obowiązków podczas opuszczania statku;
- . 3 skok do wody z wysokości co najmniej 4,5 m bez uszkodzenia lub zsunięcia się ubrania ratunkowego oraz bez okaleczenia ubranej weń osoby;
- . 4 przepłynięcie w wodzie niewielkiej odległości i wejście na jednostkę ratunkową.

1.4 Ubranie ratunkowe posiadające pływalność i przewidziane do stosowania bez pasa ratunkowego powinno być wyposażone w lampkę odpowiadającą wymaganiom prawidła 32.3 oraz w gwizdek wymagany w prawidło 32.1.6.

^x Patrz ustęp 3.1.3.1 "Zaleceń dotyczących prób środków ratunkowych" przyjętych przez Zgromadzenie IMO rezolucją A.521/13/.

1.5 Jeżeli ubranie ratunkowe jest przewidziane do stosowania razem z pasem ratunkowym, to pas ratunkowy powinien być zakładany na ubranie ratunkowe. Osoba ubrana w takie ubranie ratunkowe powinna być zdolna do założenia pasa ratunkowego bez pomocy.

2 Wymagania dotyczące cieplnych właściwości ubrań ratunkowych

2.1 Ubranie ratunkowe wykonane z materiału nie posiadającego właściwości izolacyjnych powinno być:

- 1 oznakowane napisem informującym , że należy je wkładać łącznie z ciepłą odzieżą;
- 2 wykonane w taki sposób, aby kiedy jest założone łącznie z ciepłą odzieżą oraz z pasem ratunkowym /jeżeli ubranie ratunkowe jest przewidziane do stosowania wraz z pasem ratunkowym/, po wykonaniu przez osobę w takim ubraniu jednego skoku do wody z wysokości 4,5 m zapewniało wystarczającą izolację cieplną, aby temperatura ciała osoby zanurzonej przez okres 1 h w spokojnej krążącej wodzie o temperaturze 5°C nie obniżyła się bardziej niż o 2°C.

2.2 Ubranie ratunkowe wykonane z materiału posiadającego właściwości izolacyjne, kiedy jest założone samo lub z pasem ratunkowym /jeżeli jest przewidziane do stosowania wraz z pasem ratunkowym/, powinno zapewnić osobie w takim ubraniu, po wykonaniu jednego skoku do wody z wysokości 4,5 m, wystarczającą izolację cieplną, aby temperatura ciała tej osoby nie obniżyła się bardziej niż o 2°C po 6 h zanurzenia w spokojnej krążącej wodzie o temperaturze pomiędzy 0 i 2°C.

2.3 Ubranie ratunkowe powinno pozwolić osobie w takim ubraniu okrytymi rękami wziąć do ręki ołówek i pisać po przebywaniu w wodzie o temperaturze 5°C przez okres 1 h.

3 Wymagania dotyczące pływalności

Zanurzona w słodkiej wodzie osoba, która jest albo w ubraniu ratunkowym odpowiadającym wymaganiom prawidła 32, albo w ubraniu ratunkowym z pasem ratunkowym, powinna być zdolna do obrócenia się z położenia twarzą do dołu do położenia twarzą do góry w czasie nie dłuższym od 5 s.

Prawidło 34

Srodki ochrony cieplnej

1 Srodek ochrony cieplnej powinien być wykonany z materiału nieprzemakalnego o przewodności cieplnej nie większej niż 0,25 W/mK i powinien być tak zrobiony, aby przy użyciu do okrycia osoby zmniejszał utratę ciepła jej ciała zarówno wskutek konwekcji, jak i parowania.

2 Srodek ochrony cieplnej powinien:

- 1 okrywać całe ciało z wyjątkiem twarzy osoby mającej na sobie pas ratunkowy. Jeżeli nie są zastosowane przymocowane na stałe rękawice, to powinien również okrywać ręce;
- 2 być zdalny do rozpakowania i łatwego założenia bez niczyjej pomocy w jednostce ratunkowej lub w łodzi ratowniczej;
- 3 pozwolić ubranej weń osobie na zdjęcie go w wodzie w czasie nie dłuższym niż 2 minuty, jeżeli utrudnia pływanie.

3 Srodek ochrony cieplnej powinien działać prawidłowo w zakresie temperatur od -30 do +20°C.

DZIAŁ III - SYGNAŁY OPTYCZNE

Prawidło 35

Rakiety spadochronowe

Rakieta spadochronowa powinna:

- 1 być umieszczona w wodoszczelnej obudowie;
- 2 mieć wydrukowaną na obudowie krótką instrukcję lub rysunki jasno ilustrujące sposób jej użycia;

- . 3 stanowić integralną całość ze środkami zaplonu;
- . 4 być zaprojektowana tak, aby trzymanie jej obudowy w trakcie użycia zgodnie z fabryczną instrukcją obsługi nie było niewygodne.

2 Wystrzelona pionowo rakietą powinna osiągnąć wysokość nie mniejszą niż 300 m. Na szczycie toru lotu lub w jego pobliżu rakietą powinna wyrzucić gwiazdę świecącą na spadochronie. Gwiazda ta powinna:

- . 1 paląc się świecić kolorem jaskrawo czerwonym;
- . 2 świecić równomiernie ze średnią światłością nie mniejszą niż 30000 cd;
- . 3 palić się przez okres nie krótszy niż 40 s;
- . 4 opadać z prędkością nie większą niż 5 m/s;
- . 5 podczas palenia się nie uszkadzać spadochronu ani wiązań.

Prawidło 36

Pochodnie ręczne

1 Pochodnia ręczna powinna:

- . 1 być umieszczona w wodoszczelnej obudowie;
- . 2 mieć wydrukowaną na obudowie krótką instrukcję lub rysunki jasno ilustrujące sposób jej użycia;
- . 3 mieć znajdujące się w niej środki zaplonu;
- . 4 być zaprojektowana tak, aby trzymanie jej obudowy nie było niewygodne i aby palące się lub rozżarzone cząstki nie stwarzały zagrożenia dla jednostki ratunkowej podczas użycia pochodni zgodnie z fabryczną instrukcją obsługi.

2 Pochodnia ręczna powinna:

- . 1 paląc się świecić kolorem jaskrawo czerwonym;

- . 2 świecić równomiernie ze średnią światłością nie mniejszą niż 15000 cd;
- . 3 palić się przez okres nie krótszy niż 1 min;
- . 4 palić się w dalszym ciągu po zanurzeniu w wodzie na głębokość 100 mm przez okres 10 s.

Prawidło 37

Pławki dymne

1 Pławka dymna powinna:

- . 1 być umieszczona w wodoszczelnej obudowie;
- . 2 nie zapalać się w sposób wybuchowy, gdy jest używana zgodnie z fabryczną instrukcją obsługi;
- . 3 mieć wydrukowaną na obudowie krótką instrukcję lub rysunki jasno ilustrujące sposób jej użycia.

2 Pławka dymna powinna:

- . 1 wydzielać dym o bardzo dobrze widocznej barwie ze stałą wydajnością przez okres co najmniej 3 min podczas unoszenia się na spokojnej wodzie;
- . 2 nie wytwarzać żadnego płomienia podczas całego okresu wydzielania dymu;
- . 3 nie być zalewana wodą podczas płynięcia po morzu;
- . 4 kontynuować wydzielanie dymu, gdy jest zanurzona w wodzie na głębokość 100 mm przez okres 10 min.

DZIAŁ IV - JEDNOSTKI RATUNKOWE

Prawidło 38

Wymagania ogólne dla tratw ratunkowych

1 Konstrukcja tratw ratunkowych

1.1 Każda tratwa ratunkowa powinna być tak wykonana, aby wytrzymała przebywanie na wodzie przez 30 dni w każdych warunkach atmosferycznych na morzu.

1.2 Tratwa ratunkowa powinna być tak wykonana, aby po jej zrzućeniu na wodę z wysokości 18 m zarówno sama tratwa, jak i jej wyposażenie działały zadowalająco. Jeżeli tratwa ratunkowa ma być ustawiona na wysokości większej niż 18 m nad wodnicą statku w stanie najmniejszego obciążenia w warunkach morskich, to powinna ona być tratwą tego typu, który zadowalająco przeszedł próbę zrzutu z co najmniej takiej wysokości, na której tratwa ma być ustawiona.

1.3 Unosząca się na wodzie tratwa ratunkowa powinna wytrzymać powtarzające się skoki na nią z wysokości co najmniej 4,5 m nad jej podłogą, zarówno gdy ma podniesiony namiot, jak i wtedy gdy namiot nie jest podniesiony.

1.4 Tratwa ratunkowa i jej osprzęt powinny być tak wykonane, aby tratwę można było holować z prędkością 3 węzłów po spokojnej wodzie przy obciążeniu jej przewidzianym dla niej pełnym kompletem osób i wyposażeniem oraz z jedną ze swoich dryfkotw ciągniętą w wodzie.

1.5 Tratwa ratunkowa powinna mieć namiot chroniący znajdujące się w nim osoby przed wpływami atmosferycznymi, ustawiany samoczynnie, gdy tratwa jest opuszczona i unosi się na powierzchni wody. Namiot powinien odpowiadać następującym wymaganiom:

- . 1 powinien zapewniać ochronę przed ciepłem i zimnem przez zastosowanie albo dwóch warstw materiału rozdzielonych przestrzenią powietrzną, albo innych równie skutecznych środków. Należy zapewnić środki zapobiegające gromadzeniu się wody w tej przestrzeni powietrznej;
- . 2 barwa wnętrza namiotu nie powinna być nieprzyjemna dla osób znajdujących się na tratwie ratunkowej;

- . 3 każde wejście powinno być wyraźnie oznaczone i powinno być wyposażone w skuteczne i dające się regulować urządzenie zamykające, które można łatwo i szybko otworzyć od wewnątrz i od zewnątrz tratwy ratunkowej, tak aby umożliwić wentylację, lecz wykluczyć dostęp do namiotu wody morskiej, wiatru i zimna. Tratwy ratunkowe przeznaczone dla więcej niż ośmiu osób powinny mieć co najmniej dwa wejścia położone po przeciwnych stronach;
- . 4 powinien stale umożliwiać dostęp wystarczającej ilości powietrza dla osób znajdujących się na tratwie ratunkowej, nawet w przypadku, gdy wszystkie wejścia są zamknięte;
- . 5 powinien mieć co najmniej jeden iluminator;
- . 6 powinien mieć środki do gromadzenia wody deszczowej;
- . 7 całe wnętrze namiotu powinno być wystarczająco wysokie dla siedzących w nim osób.

2 Minimalna nośność oraz masa tratw ratunkowych

2.1 Nie powinna uzyskać uznania typu żadna tratwa ratunkowa o nośności mniejszej niż dla sześciu osób, obliczonej zgodnie z wymaganiami odpowiedniego prawidła 39.3 lub 40.3.

2.2 Jeżeli tratwa ratunkowa nie jest przeznaczona do opuszczania na wodę za pomocą urządzenia odpowiadającego wymaganiom prawidła 48 i jeżeli nie jest wymagane, aby była ona przenośna, to sumaryczna masa takiej tratwy ratunkowej, jej pojemnika oraz wyposażenia nie powinna przekraczać 185 kg.

3 Osprzęt tratw ratunkowych

3.1 Dookoła wnętrza oraz dookoła zewnętrznej części tratwy ratunkowej powinny być w sposób pewny przymocowane linki ratunkowe tworzące uchwyty.

3.2 Tratwa ratunkowa powinna być wyposażona w urządzenia do właściwego umieszczenia i zabezpieczenia w pozycji pracy anteny radiostacji przenośnej wymaganej w prawidło 6.2.1.

3.3 Tratwa ratunkowa powinna być wyposażona w mocny faleń o długości równej albo co najmniej podwójnej odległości od miejsca ustawienia tratwy do wodnicy statku w stanie najmniejszego obciążenia w warunkach morskich, albo 15 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

4 Tratwy ratunkowe opuszczane za pomocą żurawików

4.1 Oprócz zgodności z powyższymi wymaganiami tratwa ratunkowa przeznaczona do stosowania wraz z uznanym urządzeniem do opuszczania na wodę powinna:

- . 1 przy obciążeniu przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem wytrzymać boczne uderzenie o burtę statku przy prędkości uderzenia nie mniejszej niż 3,5 m/s oraz zrzut na wodę z wysokości nie mniejszej niż 3 m bez doznania uszkodzenia wpływającego na działanie tratwy;
- . 2 być wyposażona w środki do przyciągania i bezpiecznego przytrzymywania tratwy ratunkowej przy pokładzie podczas wsiadania do tratwy.

4.2 Każda opuszczana za pomocą żurawików tratwa ratunkowa na statku pasażerskim powinna być tak urządzona, aby mogła być szybko obsadzona przez przewidziany dla niej komplet osób.

4.3 Każda opuszczana za pomocą żurawików tratwa ratunkowa na statku towarowym powinna być tak urządzona, aby mogła być obsadzona przez przewidziany dla niej komplet osób w czasie nie dłuższym niż 3 min od chwili wydania polecenia wsiadania do tratwy.

5 Wyposażenie

5.1 W skład normalnego wyposażenia każdej tratwy ratunkowej powinny wchodzić:

- . 1 jeden pływający krążek ratunkowy, przymocowany do pływającej linki o długości nie mniejszej niż 30 m;
- . 2 jeden nóż typu nie składanego z pływającą rękojeścią, przymocowany na linie i umieszczony w kieszeni na zewnątrz namiotu blisko miejsca, w którym do tratwy ratunkowej przymocowany jest faleń. Tratwa ratunkowa przeznaczona dla 13 lub więcej osób powinna być dodatkowo

wyposażona w drugi nóż, który może nie być typu nie składanego;

- . 3 w przypadku tratwy przeznaczonej dla nie więcej niż 12 osób - jeden pływający czerpak. W przypadku tratwy przeznaczonej dla 13 lub więcej osób - dwa pływające czerpaki;
- . 4 dwie gąbki;
- . 5 dwie dryfkotwy, każda z holem odpornym na obciążenia dynamiczne i z linką pomocniczą do wyciągania z wody, jedna dryfkotwa jako zapasowa, a druga przymocowana na stałe do tratwy w taki sposób, że gdy tratwa ratunkowa nadmucha się lub osiada na powierzchni wody, to dryfkotwa powoduje jej ustawienie w linii wiatru w sposób najbardziej stabilny. Wytrzymałość każdej dryfkotwy, jej holu i linki pomocniczej powinna być wystarczająca dla wszelkich warunków spotykanych na morzu. Dryfkotwy powinny mieć krętliki na każdym końcu liny i powinny być takiego typu, aby worek nie mógł się odwrócić stroną wewnętrzną na zewnątrz pomiędzy linkami łączącymi worek dryfkotwy z holem;
- . 6 dwa wiosła łopatkowe;
- . 7 trzy otwieracze do puszek. Do spełnienia niniejszego wymagania wystarczają noże składane posiadające specjalne ostrze do otwierania puszek;
- . 8 apteczka pierwszej pomocy w wodoszczelnym pojemniku, który po użyciu można szczelnie zamknąć;
- . 9 jeden gwizdek lub równorzędny środek sygnalizacji akustycznej;
- . 10 cztery rakiety spadochronowe odpowiadające wymaganiom prawidła 35;
- . 11 sześć pochodni ręcznych odpowiadających wymaganiom prawidła 36;
- . 12 dwie pławki dymne odpowiadające wymaganiom prawidła 37;
- . 13 jedna wodoszczelna latarka elektryczna przystosowana

- do sygnalizacji kodem Morse'a, z zapasowym kompletem baterii i zapasową żarówką. przechowywana w wodoszczelnym pojemniku;
- . 14 skuteczny reflektor radarowy;
 - . 15 jedno lustro do sygnalizacji dziennej, wraz z instrukcją jego stosowania, do nadawania sygnałów do statków i do samolotów;
 - . 16 jeden egzemplarz tablicy sygnałów ratunkowych wymienionych w prawie V/16, na wodoodpornym arkuszu lub w wodoszczelnym pojemniku;
 - . 17 jeden zestaw do łowienia ryb;
 - . 18 racje żywnościowe o wartości kalorycznej wynoszącej 10000 kJ na każdą osobę przewidzianą do umieszczenia na tratwie ratunkowej; racje te powinny być przechowywane w hermetycznych opakowaniach umieszczonych w wodoszczelnym pojemniku;
 - . 19 wodoszczelne pojemniki zawierające łącznie po 1,5 l słodkiej wody dla każdej z osób, do których pomieszczenia tratwa ratunkowa jest przeznaczona, z czego 0,5 l na osobę może być zastąpione aparatem do odsalania wody morskiej o wydajności wystarczającej do wyprodukowania takiej samej ilości słodkiej wody w ciągu 2 dni;
 - . 20 jedno nierdzewne wyskalowane naczynie do picia wody;
 - . 21 sześć tabletek przeciw chorobie morskiej i jedna torebka na wypadek choroby morskiej dla każdej osoby przewidzianej do umieszczenia na tratwie ratunkowej;
 - . 22 instrukcja przetrwania na tratwie;
 - . 23 instrukcja postępowania w nagłych wypadkach;
 - . 24 środki ochrony cieplnej odpowiadające wymaganiom prawa 3Z albo w liczbie wystarczającej dla 10% liczby osób, do których pomieszczenia tratwa ratunkowa jest przeznaczona, albo dwa, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

5.2 Wymagane w prawidłach 39.7.3.5 i 40.7.7 oznakowanie, w przypadku tratw ratunkowych wyposażonych zgodnie z ustępem 5.1 powinno brzmieć "SOLAS A PACK" i powinno być wykonane dużymi literami /wersalikami/ alfabetu łacińskiego.

5.3 W przypadku statków pasażerskich odbywających krótkie podróże międzynarodowe o takim charakterze i czasie trwania, że zdaniem Administracji nie są konieczne wszystkie przedmioty wymienione w ustępie 5.1, Administracja może zezwolić, aby tratwy ratunkowe znajdujące się na każdym z takich statków były wyposażone w przedmioty wymienione w ustępach 5.1.1 do 5.1.6 włącznie, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.13 do 5.1.16 włącznie, 5.1.21 do 5.1.24 włącznie oraz w połowę przedmiotów wymienionych w ustępach 5.1.10 do 5.1.12 włącznie. Oznakowanie w przypadku tych tratw, wymagane w prawidłach 39.7.3.5 i 40.7.7, powinno brzmieć "SOLAS B PACK" i powinno być wykonane dużymi literami /wersalikami/ alfabetu łacińskiego.

5.4 W razie potrzeby wyposażenie może być umieszczone w pojemniku, który jeżeli nie stanowi integralnej części tratwy ratunkowej lub nie jest do niej przymocowany na stałe, to powinien być umieszczony i w sposób pewny zamocowany wewnątrz tratwy ratunkowej. Pojemnik powinien być zdolny do unoszenia się na wodzie przez co najmniej 30 minut bez uszkodzenia jego zawartości.

6 Urządzenia umożliwiające spłynięcie tratw ratunkowych

6.1 Układ faleri

Układ faleri tratwy ratunkowej powinien zapewniać połączenie statku z tratwą i powinien być rozwiązany w taki sposób, aby po zwolnieniu tratwy, a w przypadku tratwy pneumatycznej - po jej nadmuchianiu, tratwa ratunkowa nie została wciągnięta do wody przez tonący statek.

6.2 "Słabe ogniwo"

Jeżeli w urządzeniu umożliwiającym spłynięcie tratwy ratunkowej zastosowano "słabe ogniwo", to powinno ono:

- . 1 nie ulegać zerwaniu przy działaniu siły wymaganej do wyciągnięcia faleri z pojemnika tratwy;
- . 2 mieć wytrzymałość wystarczającą do umożliwienia nadmuchiania tratwy ratunkowej /jeżeli postanowienie to może mieć zastosowanie do danej tratwy/;

- . 3 zerwać się przy naprężeniu siłą $2,2 \pm 0,4$ kN.

6.3 Zwalniaki hydrostatyczne

Jeżeli w urządzeniu umożliwiającym spłynięcie tratwy ratunkowej zastosowano zwalniak hydrostatyczny, to powinien on:

- . 1 być wykonany z materiałów dobranych do siebie w sposób zapobiegający niewłaściwemu funkcjonowaniu. Części zwalniaka hydrostatycznego nie powinny być pokrywane powłokami galwanicznymi ani innymi rodzajami powłok metalicznych;
- . 2 samoczynnie zwalniać tratwę ratunkową na głębokości nie większej niż 4 m;
- . 3 mieć odwodnienia zapobiegające gromadzeniu się wody w komorze hydrostatycznej w czasie, gdy zwalniak jest w swoim normalnym położeniu;
- . 4 być tak skonstruowany, aby nie mogło nastąpić zadziałanie wskutek zalewania zwalniaka falami morskimi;
- . 5 być w trwały sposób oznakowany na zewnętrznej stronie napisem określającym typ i numer fabryczny;
- . 6 być zaopatrzony w dokument lub tabliczkę znamionową określającą datę produkcji, typ oraz numer fabryczny;
- . 7 być taki, aby każda część połączona z układem faleni miała wytrzymałość nie mniejszą od wymaganej wytrzymałości falenia.

Prawidło 39

Pneumatyczne tratwy ratunkowe

- 1 Pneumatyczne tratwy ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 38 oraz, dodatkowo, wymaganiom niniejszego prawidła.
- 2 Konstrukcja pneumatycznych tratw ratunkowych
 - 2.1 Główna komora pływalnościowa powinna być podzielona na nie mniej niż dwa oddzielne przedziały, z których każdy powinien być na-

dmuchiwany poprzez zainstalowany na nim zawór jednokierunkowy. Komory pływalnościowe powinny być tak wykonane, aby w przypadku uszkodzenia dowolnego przedziału lub niemożliwości jego nadmuchania przedziały nie uszkodzone były zdolne utrzymać, z zachowaniem dodatkowej wolnej burty na całym obwodzie tratwy, liczbę osób przewidzianą do umieszczenia w tratwie ratunkowej, przy założeniu, że każda z tych osób waży 75 kg i siedzi na swoim normalnym miejscu.

2.2 Podłoga tratwy ratunkowej powinna być wodoszczelna i powinna zapewniać dostateczną izolację od chłodu przez zastosowanie:

- . 1 jednej lub większej liczby komór, które mogą zostać nadmuchane przez znajdujące się na tratwie osoby lub też nadmuchują się automatycznie, lecz mogą być opróżnione i ponownie nadmuchane przez znajdujące się na tratwie osoby; albo
- . 2 innych równie skutecznych środków nie uzależnionych od nadmuchiwanie.

2.3 Tratwa powinna być nadmuchana gazem nietoksycznym. Nadmuchiwanie powinno trwać nie dłużej niż 1 min przy temperaturze otoczenia od 18 do 20°C i nie dłużej niż 3 min przy temperaturze otoczenia wynoszącej -30°C. Pneumatyczna tratwa powinna zachować swój kształt po jej obciążeniu przewidzianym kompletem osób i wyposażeniem.

2.4 Każda z nadmuchiwanym komór powinna być zdolna do wytrzymania ciśnienia równego co najmniej 3-krotnemu ciśnieniu robocemu i za pomocą zaworów nadmiarowych lub przez ograniczone zasilanie gazem powinna być zabezpieczona przed osiągnięciem ciśnienia dwukrotnie przewyższającego ciśnienie robocze. Należy przewidzieć środki do dołączenia wymaganej w ustępie 10.1.2 pompki dopełniającej lub mieszka, tak aby było możliwe utrzymywanie ciśnienia roboczego.

3 Nośność pneumatycznych tratw ratunkowych

Liczba osób, do której pomieszczenia tratwa ratunkowa może być przeznaczona, powinna być równa liczbie mniejszej z następujących:

- . 1 największa liczba całkowita otrzymana w wyniku podzielenia przez 0,096 wyrażonej w metrach sześciennych objętości w stanie nadmuchanym głównych rur pływal-

nościowych /z wyłączeniem w tym przypadku łuków oraz ławek poprzecznych, jeżeli są zastosowane/; lub

- 2 największa liczba całkowita otrzymana w wyniku podzielenia przez 0,372 pola przekroju poprzecznego tratwy ratunkowej /który w tym przypadku może obejmować ławkę lub ławki poprzeczne, jeżeli są zastosowane/, wyrażonego w metrach kwadratowych, mierzonego do najbardziej wysuniętych ku wnętrzu tratwy krawędzi rur pływalnościowych; lub
- 3 liczba osób ważących średnio 75 kg, z których każda ubrana jest w pas ratunkowy i które mogą być posadzone z zapewnieniem wystarczającej wygody oraz wolnej przestrzeni nad głowami i tak, aby nie utrudniały obsługi któregośkolwiek przedmiotu wyposażenia tratwy ratunkowej.

4 Dostęp do wnętrza pneumatycznych tratw ratunkowych

4.1 Co najmniej jedno wejście powinno być zaopatrzone w półsztywne podesty umożliwiające wejście na tratwę osobom znajdującym się w wodzie; powinien on być wykonany tak, aby można było uniknąć znacznego ubytku gazu z tratwy, gdy podest ulegnie uszkodzeniu. W przypadku tratwy ratunkowej opuszczanej na wodę za pomocą żurawika, mającej więcej niż jedno wejście, podest do wchodzenia z wody powinien być umieszczony przy wejściu usytuowanym po przeciwnej stronie niż urządzenie do opuszczenia tratwy na wodę i wejście, przez które wsiada się do tratwy z pokładu.

4.2 Wejścia bez podestu do wchodzenia z wody powinny być wyposażone w drabinę do wchodzenia na tratwę ratunkową, której najniższy szczebel powinien się znajdować nie mniej niż 0,4 m poniżej wodnicy tratwy ratunkowej w stanie jej najmniejszego obciążenia.

4.3 We wnętrzu tratwy ratunkowej powinny się znajdować środki ułatwiające wciągnięcie się do niej osobom wspinającym się po drabinie.

5 Stateczność pneumatycznych tratw ratunkowych

5.1 Każda pneumatyczna tratwa ratunkowa powinna być tak wykonana, aby była stateczna podczas pływania na morzu w stanie całkowicie nadmuchiwanym i z podniesionym namiotem.

5.2 Stateczność tratwy ratunkowej pływającej do góry dnem powinna być taka, aby jedna osoba mogła ją doprowadzić do właściwego położenia na morzu i na spokojnej wodzie.

5.3 Stateczność tratwy ratunkowej obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem powinna być taka, aby można ją było holować z prędkością do 3 węzłów po spokojnej wodzie.

6 Osprzęt pneumatycznych tratw ratunkowych

6.1 Obciążenie zrywające układu faleni wraz z urządzeniami do ich mocowania do tratwy ratunkowej, z wyjątkiem "słabego ogniwa" wymagane w prawie 38.6, powinna być nie mniejsza niż 10,0 kN w przypadku tratw przeznaczonych dla dziewięciu lub więcej osób i nie mniejsza niż 7,5 kN w przypadku pozostałych tratw. Tratwa ratunkowa powinna być przystosowana do nadmuchiwania przez jedną osobę.

6.2 Na wierzchołku namiotu tratwy ratunkowej powinna być zainstalowana włączana ręcznie lampa, której światło powinno być widoczne podczas ciemnej nocy i przy przejrzystym powietrzu z odległości co najmniej 2 mil morskich przez okres nie krótszy niż 12 h. Jeżeli jest to lampa błyskowa, to przez pierwsze 2 h z 12 h okresu działania powinna świecić z częstotliwością nie mniejszą niż 50 błysków na minutę. Lampa powinna być zasilana ogniwem uaktywnianym wodą morską lub suchym ogniwem chemicznym i powinna zapalać się samoczynnie podczas nadmuchiwania się tratwy. Ogniwo powinno być takiego typu, aby nie pogarszało swych właściwości pod wpływem zamknięcia lub zawilgocenia w tratwie ustawionej na statku.

6.3 Wewnątrz tratwy ratunkowej powinna być zainstalowana włączana ręcznie lampa zdolna do ciągłego świecenia przez okres nie krótszy niż 12 h. Powinna ona zapalać się samoczynnie w trakcie nadmuchiwania się tratwy i dawać światło wystarczająco jasne dla czytania instrukcji ratowniczych i instrukcji użytkowania wyposażenia.

7 Pojemniki na pneumatyczne tratwy ratunkowe

7.1 Tratwa ratunkowa powinna być umieszczona w pojemniku, który:

- 1 powinien być tak wykonany, aby wytrzymywał trudne warunki występujące na morzu;
- 2 powinien mieć taką własną pływalność, aby wówczas gdy jest w nim umieszczona tratwa ratunkowa wraz z wyposażeniem, spowodował podczas tonięcia statku wy-

ciągnięcie falenia z wnętrza pojemnika i uruchomienie mechanizmu nadmuchującego tratwę;

- . 3 powinien być w stopniu praktycznie wykonalnym wodoszczelny, z wyjątkiem otworów odwadniających w dnie pojemnika.

7.2 Tratwa ratunkowa powinna być umieszczona w swoim pojemniku w sposób zapewniający, na ile jest to możliwe, że po znalezieniu się w wodzie tratwa wydostając się z pojemnika nadmucha się we właściwej pozycji.

7.3 Na pojemniku powinny być następujące napisy:

- . 1 nazwa producenta lub znak fabryczny;
- . 2 numer fabryczny;
- . 3 nazwa organu, który uznał dany typ tratwy i liczba osób, do której pomieszczenia tratwa jest przeznaczona;
- . 4 napis "SOLAS";
- . 5 rodzaj zestawu wyposażenia tratwy umieszczonej w pojemniku;
- . 6 data ostatniego przeglądu kontrolnego;
- . 7 długość falenia;
- . 8 maksymalna dopuszczalna wysokość ustawienia tratwy na statku nad wodnicą /zależnie od wysokości próby zrzutu na wodę i od długości falenia/;
- . 9 instrukcja opuszczania na wodę.

8 Napisy na pneumatycznych tratwach ratunkowych

Na tratwie ratunkowej powinny być następujące napisy:

- . 1 nazwa producenta lub znak fabryczny;
- . 2 numer fabryczny;
- . 3 data produkcji /miesiąc i rok/;

- . 4 nazwa organu, który uznał dany typ tratwy;
- . 5 nazwa i siedziba stacji obsługi, w której dokonano ostatniego przeglądu tratwy;
- . 6 liczba osób, do której pomieszczenia tratwa jest przeznaczona, napisana nad każdym wejściem, cyframi o wysokości nie mniejszej niż 100 mm o barwie kontrastującej z barwą tratwy.

9 Pneumatyczne tratwy ratunkowe opuszczane za pomocą żurawików

9.1 Oprócz zgodności z powyższymi wymaganiami tratwa ratunkowa przeznaczona do użycia wraz z uznanym urządzeniem do opuszczania na wodę, będąc zawieszona na swoim haku lub na strzypie, powinna wytrzymać obciążenie równe:

- . 1 4-krotnej masie przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia, przy temperaturze otoczenia i przy ustalonej temperaturze tratwy równej $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$, przy nie działających wszystkich zaworach nadmiarowych;
- . 2 1,1-krotnej masie przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia przy temperaturze otoczenia i ustalonej temperaturze tratwy równej -30°C , przy działających wszystkich zaworach nadmiarowych.

9.2 Sztynne pojemniki tratw ratunkowych przewidzianych do opuszczenia na wodę za pomocą urządzenia do opuszczania powinny być tak przymocowane, aby zapobiec wpadnięciu do wody pojemnika lub jego części w trakcie nadmuchiwania i opuszczania na wodę umieszczonej w nim tratwy ratunkowej i po zakończeniu tych czynności.

10 Dodatkowe wyposażenie pneumatycznych tratw ratunkowych

10.1 Oprócz wyposażenia, wymagane w paragrafie 38.5, w każdej pneumatycznej tratwie ratunkowej powinny być:

- . 1 jeden zestaw naprawczy do naprawy przebieg komór wypornościowych;

.2 jedna pompka dopelniająca lub mieszek.

10.2 Noże wymagane w prawidło 38.5.1.2 powinny być składane, typu bezpiecznego.

Prawidło 40

Sztywne tratwy ratunkowe

1 Sztywne tratwy ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 38 oraz, dodatkowo, wymaganiom niniejszego prawidła.

2 Konstrukcja sztywnych tratw ratunkowych

2.1 Pływalność tratwy ratunkowej powinna być zapewniona przez zastosowanie materiału uznanego typu mającego własną pływalność, rozmieszczonego tak blisko obrzeża tratwy, jak tylko jest to możliwe. Materiał pływalnościowy powinien być ognioodporny albo chroniony ognioodpornym pokryciem.

2.2 Podłoga tratwy powinna uniemożliwiać przedostawanie się do jej wnętrza wody, skutecznie utrzymywać bez styku z wodą znajdujące się w tratwie osoby i zapewniać im izolację od chłodu.

3 Nośność sztywnych tratw ratunkowych

Liczba osób, do której pomieszczenia tratwa ratunkowa może być przeznaczona, powinna być równa wartości mniejszej z następujących:

- .1 największa liczba całkowita otrzymana w wyniku podzielenia przez 0,096 wyrażonej w metrach sześciennych objętości materiału pływalnościowego pomnożonej przez współczynnik 1 minus ciężar właściwy tego materiału; lub

.2 największa liczba całkowita otrzymana w wyniku podzielenia przez 0,372 pola poziomego przekroju podłogi tratwy wyrażonego w metrach kwadratowych; lub

.3 liczba osób ważących średnio 75 kg, z których każda ubrana jest w pas ratunkowy i które mogą być posadzone z zapewnieniem wystarczającej wygody i wolnej przestrzeni nad głowami i tak, aby nie utrudniały obsługi któregokolwiek przedmiotu wyposażenia tratwy ratunkowej.

4 Dostęp do wnętrza sztywnych tratw ratunkowych

4.1 Co najmniej jedno wejście powinno być zaopatrzone w sztywny podest umożliwiający wejście do tratwy osobom znajdującym się w wodzie. W przypadku tratwy ratunkowej opuszczanej na wodę za pomocą żurawika, mającej więcej niż jedno wejście, podest do wchodzenia z wody powinien być umieszczony przy wejściu usytuowanym po przeciwnej stronie niż urządzenia do opuszczania tratwy na wodę i wejście, przez które wsiada się do tratwy z pokładu.

4.2 Wejścia bez podestu do wchodzenia z wody powinny być wyposażone w drabinkę do wchodzenia na tratwę, której najniższy szczebel powinien znajdować się nie mniej niż 0,4 m poniżej wodnicy tratwy w stanie jej najmniejszego obciążenia.

4.3 We wnętrzu tratwy ratunkowej znajdować się powinny środki ułatwiające wciągnięcie się do niej osobom wspinającym się po drabince.

5 Stateczność sztywnych tratw ratunkowych

5.1 Jeżeli tratwa ratunkowa nie jest zdolna do bezpiecznego użytkowania niezależnie od tego, na której stronie pływa, to jej wytrzymałość i stateczność powinny być takie, aby tratwa była niewyrotna, albo aby jedna osoba mogła ją łatwo odwrócić na właściwą stronę na morzu i na spokojnej wodzie.

5.2 Stateczność tratwy ratunkowej obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem powinna być taka, aby można ją było holować z prędkością do 3 węzłów po spokojnej wodzie.

6 Osprzęt sztywnych tratw ratunkowych

6.1 Tratwa ratunkowa powinna być wyposażona w skutecznie działające

jący faleń. Wytrzymałość na zerwanie układu faleń wraz z urządzeniami do ich mocowania do tratwy ratunkowej, z wyjątkiem "słabego ogniwa" wymaganego w prawie 38,6, powinna być nie mniejsza niż 10,0 kN w przypadku tratw przewidzianych dla dziewięciu lub więcej osób i nie mniejsza niż 7,5 kN w przypadku pozostałych tratw.

6.2 Na wierzchołku namiotu tratwy ratunkowej powinna być zainstalowana włączana ręcznie lampa, której światło powinno być widoczne podczas ciemnej nocy i przy przejrzystym powietrzu z odległości co najmniej 2 mil morskich przez okres nie krótszy niż 12 h. Jeżeli jest to lampa błyskowa, to przez pierwsze 2 h z 12 h okresu działania powinna świecić z częstotliwością nie mniejszą niż 50 błysków na minutę. Lampa powinna być zasilana ogniwem uaktywnianym wodą morską lub suchym ogniwem chemicznym i powinna zapalać się samoczynnie podczas ustawiania namiotu tratwy. Ogniwa powinny być takiego typu, aby nie pogarszały swych właściwości pod wpływem zamknięcia lub zawilgocenia w tratwie ustawionej na statku.

6.3 We wnętrzu tratwy ratunkowej powinna być zainstalowana włączana ręcznie lampa zdolna do ciągłego świecenia przez okres nie krótszy niż 12 h. Powinna ona zapalać się samoczynnie w trakcie ustawiania namiotu i dawać światło wystarczająco jasne dla czytania instrukcji ratowniczych i instrukcji użytkownika wyposażenia.

7 Napisy na sztywnych tratwach ratunkowych

Na tratwie ratunkowej powinny być następujące napisy:

- 1 nazwa i port macierzysty statku, do którego należy;
- 2 nazwa producenta lub znak fabryczny;
- 3 numer fabryczny;
- 4 nazwa organu, który uznał dany typ tratwy;
- 5 liczba osób, do której pomieszczenia przeznaczona jest tratwa ratunkowa, napisana nad każdym wejściem cyframi o wysokości nie mniejszej niż 100 mm, o barwie kontrastującej z barwą tratwy;
- 6 napis "SOLAS";
- 7 rodzaj zestawu wyposażenia tratwy;
- 8 długość faleń;

9 maksymalna dopuszczalna wysokość ustawienia tratwy na statku nad wodnicą /wysokość próby zrzutu na wodę/;

10 instrukcja opuszczania na wodę.

8 Sztywne tratwy ratunkowe opuszczane za pomocą żurawików

Powinny być spełnione powyższe wymagania, a ponadto sztywna tratwa ratunkowa przeznaczona do użycia wraz z uznanym urządzeniem do opuszczania na wodę, będąc zawieszona na swoim haku lub na stropie, powinna wytrzymać obciążenie równe 4-krotnej masie przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia.

Prawidło 41

Wymagania ogólne dla łodzi ratunkowych

1 Konstrukcja łodzi ratunkowych

1.1 Wszystkie łodzie ratunkowe powinny być skonstruowane w sposób właściwy i powinny mieć takie kształty i proporcje, które zapewnią im wystarczającą stateczność podczas płynięcia na morzu i dostateczną wolną burtę po obciążeniu przewidzianym kompletem osób i wyposażeniem. Wszystkie łodzie ratunkowe powinny mieć sztywne kadłuby i powinny być zdolne do zachowania dodatkowej stateczności, gdy są w pozycji pionowej na spokojnej wodzie, obciążone przewidzianym dla nich kompletem osób i wyposażeniem i mają otwór w dowolnym miejscu kadłuba poniżej linii wodnej, przy założeniu, że nie nastąpiła utrata materiału pływalnościowego, ani żadne inne uszkodzenie.

1.2 Wszystkie łodzie ratunkowe powinny mieć dostateczną wytrzymałość, aby:

- 1 mogły być w bezpieczny sposób opuszczone na wodę przy obciążeniu przewidzianym dla nich kompletem osób i wyposażeniem; oraz
- 2 można je było opuścić na wodę i holować, gdy statek płynie naprzód z prędkością 5 węzłów po spokojnej wodzie.

1.3 Kadłuby oraz sztywne pokrywy łodzi ratunkowych powinny być wykonane z materiału ognioodpornego lub niepalnego.

1.4 Powinny być zapewnione siedzenia na ławach poprzecznych, ławach wzdłużnych lub zamocowanych na stałe krzesłach umieszczonych w łodzi ratunkowej tak nisko, jak jest to praktycznie możliwe i wykonanych w taki sposób, aby były zdolne do utrzymania tej liczby osób ważących po 100 kg, dla której przewidziane są w łodzi miejsca zgodnie z wymaganiami ustępu 2.2.2.

1.5 Każda łódź ratunkowa powinna mieć dostateczną wytrzymałość, aby można ją było obciążyć, bez spowodowania trwałego odkształcenia po usunięciu obciążenia, masą równą:

- .1 w przypadku łodzi o metalowych kadłubach - 1,25 całkowitej masy łodzi obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób oraz wyposażeniem; lub
- .2 w przypadku innych łodzi - dwukrotną całkowitą masą łodzi obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób oraz wyposażeniem.

1.6 Każda łódź ratunkowa powinna mieć dostateczną wytrzymałość, aby obciążona przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem oraz przymocowanymi odbijaczami i płozami /jeżeli są zastosowane/, wytrzymała boczne uderzenie o burtę statku z prędkością uderzenia równą co najmniej 3,5 m/s oraz zrzut do wody z wysokości co najmniej 3 m.

1.7 Pionowa odległość od powierzchni podłogi do wewnętrznej powierzchni pokrywy lub namiotu rozciągającego się nad 50% powierzchni podłogi powinna wynosić:

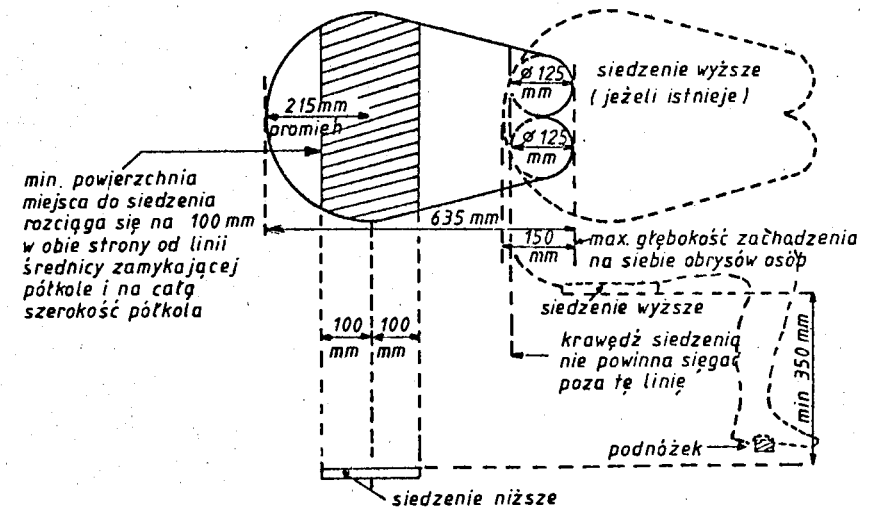
- .1 nie mniej niż 1,3 m w przypadku łodzi przeznaczonych dla 9 lub mniej osób;
- .2 nie mniej niż 1,7 m w przypadku łodzi przeznaczonych dla 24 lub więcej osób;
- .3 nie mniej niż obliczona w drodze interpolacji liniowej odległość o wartościach pomiędzy 1,3 i 1,7 m w przypadku łodzi przeznaczonych dla liczby osób między 9 i 24.

2 Nośność łodzi ratunkowych

2.1 Nie powinien zostać uznany żaden typ łodzi ratunkowej przewidzianej do pomieszczenia więcej niż 150 osób.

2.2 Liczba osób, do której pomieszczenia łódź ratunkowa może być przeznaczona, powinna być równa liczbie mniejszej z następujących:

- .1 liczba osób ważących średnio 75 kg, z których każda ubrana jest w pas ratunkowy i które mogą być posadzone na normalnych miejscach tak, aby nie utrudniały działania urządzeń napędowych ani obsługi któregośkolwiek przedmiotu wyposażenia łodzi ratunkowej; lub
- .2 liczba miejsc, które mogą być zapewnione na siedzeniach zgodnie z rysunkiem 1. Jak pokazano na rysunku, obrysy osób mogą zachodzić jeden nad drugi, pod warunkiem zastosowania podnóżków, pozostawienia dostatecznej wolnej przestrzeni na nogi i zachowania pionowego odstępu pomiędzy wyższym a niższym siedzeniem nie mniejszego niż 350 mm.



Rys. 1

2.3 Każde miejsce do siedzenia w łodzi ratunkowej powinno być wyraźnie oznakowane.

3 Dostęp do łodzi ratunkowych

3.1 Każda łódź ratunkowa znajdująca się na statku pasażerskim powinna być tak wykonana, aby jej obsadzenie kompletem osób przewidzianym dla tej łodzi mogło się odbyć szybko. Powinno być również możliwe szybkie opuszczenie łodzi ratunkowej.

3.2 Każda łódź ratunkowa znajdująca się na statku towarowym powinna być tak wykonana, aby jej obsadzenie kompletem osób przewidzianym dla tej łodzi mogło się odbyć w czasie nie dłuższym niż 3 minuty od chwili wydania polecenia wsiadania do łodzi. Powinno być również możliwe szybkie opuszczenie łodzi ratunkowej.

3.3 Łodzie ratunkowe powinny mieć drabinkę do wchodzenia, która może być użyta na dowolnej burcie łodzi ratunkowej w celu umożliwienia wejścia do niej osobom znajdującym się w wodzie. Najniższy szczebel drabinki powinien się znajdować nie mniej niż 0,4 m niżej wodnicy łodzi ratunkowej w stanie jej najmniejszego obciążenia.

3.4 Łódź ratunkowa powinna być tak wykonana, aby możliwe było wciągnięcie do niej z wody bezwładnych osób lub umieszczenie w niej osób na noszach.

3.5 Wszystkie powierzchnie, po których mogą chodzić ludzie, powinny być wykonane jako przeciwślizgowe.

4 Pływalność łodzi ratunkowych

Wszystkie łodzie ratunkowe powinny posiadać własną pływalność albo powinny mieć zamocowany materiał pływalnościowy odporny na działanie wody morskiej, ropy naftowej lub produktów naftowych, zapewniający pływalność łodzi z pełnym wyposażeniem w stanie jej całkowitego zalania wodą. Dodatkowy materiał pływalnościowy, zapewniający 280 N siły wyporu na osobę, należy zastosować dla liczby osób, do której pomieszczenia łodzi ratunkowa jest przeznaczona. Materiału pływalnościowego, z wyjątkiem materiału stanowiącego nadwyżkę w stosunku do materiału wymaganego powyżej, nie należy rozmieszczać na zewnątrz kadłuba łodzi ratunkowej.

5 Wolna burta i stateczność łodzi ratunkowej

Każda łódź ratunkowa obciążona 50% osób, do których pomieszczenia jest przeznaczona, siedzących na swoich normalnych miejscach

po jednej stronie osi symetrii łodzi, powinna mieć wolną burtę, mierzoną od wodnicy do najniższego otworu, przez który łódź może zostać zalana wodą, albo równą co najmniej 1,5% długości łodzi albo 100 mm, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

6 Napęd łodzi ratunkowej

6.1 Każda łódź ratunkowa powinna być napędzana wysokoprężnym silnikiem spalinowym. W żadnej łodzi ratunkowej nie należy stosować silników na paliwo o temperaturze zapłonu równej 43°C lub niższej próba w naczyniu zamkniętym/.

6.2 Silnik powinien być albo uruchamiany ręcznie, albo wyposażony w rozrusznik zasilany z dwóch niezależnych źródeł energii, z których każde może być doładowywane. Należy również przewidzieć wszelkie środki pomocnicze, konieczne do uruchamiania silnika. Układy rozruchowe silnika razem ze środkami pomocniczymi powinny pozwolić uruchomić silnik przy temperaturze -15°C w ciągu 2 minut od rozpoczęcia czynności związanych z uruchamianiem, chyba że zdaniem Administracji odpowiednia jest inna temperatura ze względu na specyficzne podróże stale odbywane przez statek, do którego należy dana łódź ratunkowa. Obudowa silnika, lawki poprzeczne lub inne przeszkody nie powinny utrudniać obsługi układu rozruchowego.

6.3 Silnik powinien być zdolny do pracy przez co najmniej 5 min po jego uruchomieniu ze stanu zimnego, gdy łódź ratunkowa nie jest na wodzie.

6.4 Silnik powinien być zdolny do pracy, gdy łódź ratunkowa jest zalana wodą do poziomu osi wału korbowego.

6.5 Konstrukcja linii wału śrubowego powinna być taka, aby możliwe było rozłączenie śruby i silnika. Powinna być zapewniona możliwość napędzania łodzi ratunkowej naprzód i wstecz.

6.6 Rura wydechowa powinna być tak wykonana, aby podczas normalnej pracy woda nie mogła się dostać do silnika.

6.7 Wszystkie łodzie ratunkowe powinny być zaprojektowane pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa osobom znajdującym się w wodzie oraz wykluczenia możliwości uszkodzenia układu napędowego przez unoszące się na wodzie szczątki statku.

6.8 Prędkość łodzi ratunkowej płynącej naprzód po spokojnej wodzie, obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem, przy działających wszystkich urządzeniach napędzanych przez

silnik, powinna wynosić co najmniej 6 węzłów i co najmniej 2 węzły przy holowaniu 25-osobowej tratwy ratunkowej obciążonej kompletem osób i wyposażeniem lub ciężarem równoważnym. Należy zapewnić odpowiednie paliwo do pracy silnika w zakresie temperatur spodziewanych w rejonie eksploatacji statku, w ilości wystarczającej do napędu w pełni obciążonej łodzi ratunkowej płynącej z prędkością 6 węzłów przez okres nie krótszy niż 24 h.

6.9 Silnik łodzi ratunkowej, przekładnia i osprzęt silnika powinny się znajdować w ognioodpornej osłonie lub powinny być zabezpieczone w inny dogodny sposób zapewniający podobną ochronę. Urządzenia te powinny zabezpieczać również znajdujące się w łodzi osoby przed przypadkowym zetknięciem się z gorącymi lub ruchomymi częściami oraz osłaniać silnik przed działaniem wpływów atmosferycznych i wody morskiej. Należy zastosować odpowiednie środki dla zmniejszenia hałasu powodowanego pracą silnika.

Akumulatory rozrusznika powinny być umieszczone w obudowach tworzących wodoszczelną osłonę wokół dna i boków baterii akumulatorów. Obudowy baterii akumulatorów powinny mieć szczelnie dopasowane pokrywy umożliwiające odprowadzanie gazów na zewnątrz.

6.10 Silnik łodzi ratunkowej wraz z osprzętem powinien być tak skonstruowany, aby ograniczyć w czasie pracy silnika emitowanie fal elektromagnetycznych w stopniu zakłócającym pracę środków łączności radiowej używanych w łodzi ratunkowej.

6.11 Należy przewidzieć urządzenia do doładowywania wszystkich akumulatorów służących do uruchamiania silnika, zasilania środków łączności radiowej oraz reflektorów. Akumulatory środków łączności radiowej nie powinny być używane do uruchamiania silnika. Należy przewidzieć urządzenia do doładowywania akumulatorów łodzi ratunkowych z sieci statkowej o napięciu nie przekraczającym 55V, z możliwością ich odłączenia z miejsca wsiadania do łodzi ratunkowej.

6.12 Należy dostarczyć instrukcje uruchamiania i obsługi silnika, które powinny być wykonane z materiału wodoodpornego i przymocowane w dobrze widocznym miejscu w pobliżu elementów sterujących ruchem silnika.

7 Osprzęt łodzi ratunkowych

7.1 Każda łódź ratunkowa powinna mieć co najmniej jeden zawór odpływowy umieszczony w pobliżu najniższego punktu kadłuba, który powinien samoczynnie otwierać się dla wypuszczenia wody z kadłuba, gdy łódź ratunkowa nie jest na wodzie i powinien samoczynnie zamykać się, aby zapobiec dostawaniu się wody do kadłuba, gdy łódź ratunkowa jest opuszczona na wodę.

Każdy zawór odpływowy, dla umożliwienia jego zamknięcia, powinien być wyposażony w kołpak lub korek, który powinien być przymocowany do łodzi ratunkowej za pomocą linki, łańcuszka lub innych odpowiednich środków. Zawory odpływowe powinny być łatwo dostępne z wnętrza łodzi, a ich położenie powinno być wyraźnie zaznaczone.

7.2 Wszystkie łodzie ratunkowe powinny być wyposażone w ster i w rumpel. Jeżeli zastosowane jest dodatkowo koło sterowe lub inny mechanizm zdalnego sterowania, to w wypadku jego uszkodzenia powinno być możliwe sterowanie łodzią za pomocą rumpela. Ster powinien być przymocowany do łodzi na stałe. Rumpel powinien być na stałe zamocowany na trzonie sterowym lub połączony z nim; jeżeli jednak łódź ratunkowa jest wyposażona w mechanizm zdalnego sterowania, to rumpel może być odejmowany i przymocowany w bezpieczny sposób w pobliżu trzonu sterowego. Ster i rumpel powinny być tak wykonane, aby nie uległy uszkodzeniu wskutek działania mechanizmu zwalnającego łódź z miejsca jej ustawienia lub pracy śruby napędowej.

7.3 Dookoła zewnętrznej części kadłuba łodzi ratunkowej, z wyjątkiem miejsc znajdujących się w pobliżu steru i śruby, powinna być przymocowana pływająca linka ratunkowa tworząca uchwyty.

7.4 Łodzie ratunkowe, które nie są samoprostujące się po wyróceniu się do góry dnem, powinny posiadać w dolnej części kadłuba odpowiednie uchwyty dla umożliwienia trzymania się łodzi znajdującym się w wodzie osobom. Uchwyty powinny być przymocowane do łodzi w taki sposób, aby w wypadku uderzenia z siłą wystarczającą do ich odłamania, odłamywały się nie uszkadzając łodzi ratunkowej.

7.5 Wszystkie łodzie ratunkowe powinny posiadać wystarczającą liczbę wodoszczelnych schowków lub komór do umieszczenia w nich małych przedmiotów wyposażenia, wody pitnej oraz prowiantu wymaganych w ustępie 8. Należy zapewnić środki do przechowywania zebranej wody deszczowej.

7.6 Każda łódź ratunkowa przeznaczona do opuszczania na wodę na linie lub na linach talii powinna posiadać mechanizm odczepiający, odpowiadający następującym wymaganiom:

- 1 Mechanizm powinien być tak wykonany, aby wszystkie haki były odczepiane równocześnie.
- 2 Mechanizm powinien zapewnić dwie następujące możliwości odczepienia:
 - 2.1 odczepienie normalne, uwalniające łódź ratunkową, gdy znajduje się ona na powierzchni wody lub gdy haki nie są obciążone;

- 2.2 odczepienie pod obciążeniem uwalniające łódź, gdy haki są obciążone. Ten rodzaj odczepienia powinien zapewniać uwolnienie łodzi ratunkowej przy wszystkich obciążeniach haków, począwszy od braku obciążenia w przypadku łodzi opuszczanej na wodę, aż do obciążenia równego 1,1 całkowitej masy łodzi ratunkowej obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem. Urządzenie umożliwiające takie odczepienie powinno być w odpowiedni sposób zabezpieczone przed przypadkowym lub przedwczesnym użyciem.
- 3 Element uruchamiający mechanizm odczepiający powinien być wyraźnie oznakowany barwą odróżniającą się od jego otoczenia.
- 4 Mechanizm ten powinien być zaprojektowany ze współczynnikiem bezpieczeństwa równym 6 w stosunku do wytrzymałości zastosowanego materiału, przy założeniu, że masa łodzi ratunkowej jest równo rozłożona na liny talii.

7.7 Każda łódź ratunkowa powinna być wyposażona w urządzenie odczepiające umożliwiające odczepienie falenia dziobowego, gdy jest on naprężony.

7.8 Każda łódź ratunkowa powinna być wyposażona w zainstalowane na stałe złącze uziemiające oraz w urządzenie do właściwego umieszczenia i zabezpieczenia w pozycji pracy anteny radiostacji przenośnej wymaganej w prawidło 6.2.1.

7.9 Łodzie ratunkowe przeznaczone do opuszczania na wodę wzdłuż burty statku powinny posiadać płozy i odbijacze niezbędne dla ułatwienia opuszczania na wodę i zapobieżenia uszkodzeniu łodzi ratunkowej.

7.10 Na wierzchołku pokrywy lub osłony łodzi ratunkowej należy zainstalować załączaną ręcznie lampę, której światło powinno być widoczne podczas ciemnej nocy i przy przejrzystym powietrzu na odległość co najmniej 2 mil morskich przez okres nie krótszy niż 12 h. Jeżeli jest to lampa błyskowa, to przez pierwsze 2 h z 12 h okresu działania powinna świecić z częstotliwością nie mniejszą niż 50 błysków na minutę.

7.11 Wewnątrz łodzi ratunkowej należy zainstalować lampę lub inne źródło światła zapewniające oświetlenie przez okres nie krótszy niż 12 h dla umożliwienia czytania instrukcji ratowniczych i instrukcji użytkownika wyposażenia; nie powinny być jednak dopuszczone do stosowania w tym celu lampy na paliwo olejowe.

7.12 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, to każda łódź ratunkowa powinna być zaopatrzona w skuteczne środki do jej odwadniania lub powinna być samoczynnie odwadniająca się.

7.13 Każda łódź ratunkowa powinna być tak wykonana, aby ze stanowiska sterowania opuszczaniem łodzi i ze stanowiska sterowania łodzią zapewnione było odpowiednie pole widzenia w przód, w tył i na oba boki dla bezpiecznego opuszczania łodzi na wodę oraz bezpiecznego manewrowania.

8 Wyposażenie łodzi ratunkowej

Wszystkie przedmioty należące do wyposażenia łodzi ratunkowej, zarówno wymagane w niniejszym ustępie, jak w innych postanowieniach niniejszego rozdziału, z wyjątkiem bosaków łodziowych, które należy trzymać w stanie gotowości do odpychania łodzi, powinny być zabezpieczone we wnętrzu łodzi za pomocą linek, umieszczone w schowkach lub innych zamkniętych przestrzeniach, przymocowane do wsporników lub innych podobnych urządzeń mocujących albo zabezpieczone w sposób odpowiedni. Wyposażenie powinno być zabezpieczone w sposób nie utrudniający żadnej czynności wykonywanej podczas opuszczania statku. Wszystkie przedmioty wyposażenia łodzi powinny mieć wymiary i masę tak małe jak jest to możliwe, a po zapakowaniu powinny mieć kształt wygodny i zwarty. Jeżeli w innych wymaganiach nie postanowiono inaczej, to w skład normalnego wyposażenia każdej łodzi ratunkowej powinny wchodzić:

- 1 pływające wiosła w liczbie wystarczającej do płynięcia łodzią po spokojnym morzu. Dla każdego wiosła należy przewidzieć kołki wiosłowe, dulki lub równorzędne urządzenia. Kołki wiosłowe lub dulki powinny być przymocowane do łodzi za pomocą linek lub łańcuszków;
- 2 dwa bosaki łodziowe;
- 3 pływający czerpak i dwa wiadra;
- 4 podręcznik przetrwania;
- 5 szafka kompasowa zawierająca skutecznie działający kompas ze skalą świecąca samoistnie lub podświetlaną za pomocą odpowiednich środków. Na całkowicie zamkniętych łodziach ratunkowych szafka kompasowa powinna być przymocowana na stałe na stanowisku sterowania; na każdej innej łodzi ratunkowej szafka powinna być

- zaopatrzona w odpowiednie urządzenia do jej mocowania;
- .6 dryfkotwa odpowiednich wymiarów zaopatrzona w hol odporny na obciążenia dynamiczne i w linkę pomocniczą dającą się mocno trzymać w ręce, gdy jest mokra. Wytrzymałość dryfkotwy, jej holu i linki pomocniczej powinna być dostosowana do wszelkich warunków spotykanych na morzu;
 - .7 dwa faleń o długości równej, albo co najmniej dwukrotnej odległości od miejsca ustawienia łodzi do wodnicy w stanie najmniejszego obciążenia statku w warunkach morskich, albo 15 m, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa. Jeden faleń przymocowany do urządzenia odcepiającego wymagane w prawidła 41.7.7 powinien być umieszczony w przednim końcu łodzi ratunkowej, a drugi powinien być mocno przymocowany na dziobie łodzi lub w jego pobliżu, w stanie gotowym do użycia;
 - .8 dwa toporki, po jednym na każdym końcu łodzi ratunkowej;
 - .9 wodoszczelne pojemniki zawierające łącznie po 3 l słodkiej wody dla każdej z osób, do których pomieszczenia łódź ratunkowa jest przeznaczona, z czego 1 l na osobę może być zastąpiony aparatem do odsalania wody morskiej o wydajności wystarczającej do wyprodukowania takiej samej ilości słodkiej wody w ciągu 2 dni;
 - .10 nierdzewny czerpak do wody przymocowany na lince;
 - .11 nierdzewne wyskalowane naczynie do picia wody;
 - .12 racje żywnościowe o wartości kalorycznej wynoszącej nie mniej niż 10000 kJ na każdą z osób, do których pomieszczenia łódź ratunkowa jest przeznaczona; racje te powinny być przechowywane w hermetycznych opakowaniach umieszczonych w wodoszczelnym pojemniku;
 - .13 cztery rakiety spadochronowe odpowiadające wymaganiom prawidła 35;

- .14 cztery pochodnie ręczne odpowiadające wymaganiom prawidła 36;
- .15 dwie pławki dymne odpowiadające wymaganiom prawidła 37;
- .16 jedna wodoszczelna latarka elektryczna przystosowana do sygnalizacji kodem Morse'a, z zapasowym kompletem baterii i z zapasową żarówką, przechowywana w wodoszczelnym pojemniku;
- .17 jedno lustro do sygnalizacji dziennej, z instrukcją jego stosowania, do nadawania sygnałów do statków i do samolotów;
- .18 jeden egzemplarz tablicy sygnałów ratunkowych wymienionych w prawidła V/16, na wodoodpornym materiale lub w wodoszczelnym pojemniku;
- .19 jeden gwizdek lub równorzędny środek sygnalizacji akustycznej;
- .20 apteczka pierwszej pomocy w wodoszczelnym pojemniku, który po użyciu można szczelnie zamknąć;
- .21 sześć tabletek przeciw chorobie morskiej i jedna torebka na wypadek choroby morskiej, dla każdej osoby;
- .22 nóż składany, który powinien być przymocowany do łodzi za pomocą linki;
- .23 trzy otwieracze do puszek;
- .24 dwa pływające krążki ratunkowe przymocowane do pływającej linki o długości nie mniejszej niż 30 m;
- .25 pompka ręczna;
- .26 jeden zestaw do łowienia ryb;
- .27 narzędzia wystarczające do drobnych regulacji silnika i jego osprzętu;
- .28 przenośne wyposażenie do gaszenia pożaru przystosowane do gaszenia płonących produktów naftowych;

- .29 reflektor, mogący skutecznie oświetlać w nocy odległy o 180 m obiekt o jasnej barwie i o szerokości 18 m, przez łączny okres 6 h, oraz mogący świecić w sposób ciągły przez nie mniej niż 3 h;
- .30 skuteczny reflektor radarowy;
- .31 środki ochrony cieplnej odpowiadające wymaganiom prawidła 34 albo w liczbie wystarczającej dla 10% liczby osób, dla których pomieszczenia przeznaczone jest łódź ratunkowa, albo dwa, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa;
- .32 w przypadku statków odbywających podróże o takim charakterze i czasie trwania, że zdaniem Administracji przedmioty wymienione w punktach 8.12 i 8.26 są zbędne, Administracja może zezwolić na zrezygnowanie z tych przedmiotów.

9 Oznakowanie łodzi ratunkowych

- 9.1 Wymiary łodzi ratunkowej oraz liczba osób, do których pomieszczenia jest ona przeznaczona, powinny być oznaczone na niej wyraźnymi i trwałymi literami.
- 9.2 Nazwa i port macierzysty statku, do którego należy łódź ratunkowa, powinny być napisane na obydwóch stronach dziobu łodzi dużymi literami /wersalikami/ alfabetu łacińskiego.
- 9.3 Środki umożliwiające identyfikację statku, do którego należy łódź ratunkowa, oraz numer łodzi ratunkowej powinny być oznaczone w taki sposób, aby były widoczne z góry.

Prawidło 42

Częściowo zakryte łodzie ratunkowe

- 1 Częściowo zakryte łodzie ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom prawidła 41 oraz, dodatkowo, wymaganiom niniejszego prawidła.
- 2 Każda częściowo zakryta łódź ratunkowa powinna być wyposażona w skuteczne środki do jej odwadniania lub powinna być samoczynnie odwadniająca się.

3 Częściowo zakryte łodzie ratunkowe powinny być wyposażone w przymocowane na stałe sztywne pokrywy rozciągające się nad nie mniej niż 20% długości łodzi od dziobnicy i nie mniej niż 20% długości łodzi od krawędzi rufy. Łódź ratunkowa powinna być wyposażona w przymocowany na stałe składany namiot, który razem ze sztywnymi pokrywkami całkowicie zakrywa osoby znajdujące się w łodzi w przestrzeni odpornej na działania atmosferyczne i chroni je przed narażeniem na wpływ czynników zewnętrznych. Namiot powinien być tak wykonany, aby:

- .1 był wyposażony w odpowiednie sztywne kształtowniki lub listwy umożliwiające jego postawienie;
- .2 mógł być łatwo postawiony przez nie więcej niż dwie osoby;
- .3 stanowił izolację dla ochrony osób znajdujących się w łodzi przed gorącem i zimnem przez zastosowanie nie mniej niż dwóch warstw materiału rozdzielonych przestrzenią powietrzną, lub za pomocą innych, równie skutecznych środków; należy zapewnić środki zapobiegające gromadzeniu się wody w tej przestrzeni powietrznej;
- .4 powierzchnia zewnętrzna miała bardzo dobrze widoczną barwę, barwa wnętrza zaś nie była nieprzyjemna dla osób znajdujących się w łodzi;
- .5 miał wejścia z obydwóch końców i z każdego boku, wyposażone w skutecznie działające regulowane urządzenia zamykające, dające się łatwo i szybko otwierać i zamykać od wewnątrz i od zewnątrz w sposób umożliwiający wentylację i wykluczający przenikanie do wnętrza wody morskiej, wiatru i zimna; należy przewidzieć urządzenia utrzymujące w sposób pewny wejścia w stanie otwartym lub zamkniętym;
- .6 przy zamkniętych wejściach zapewniony był przez cały czas dostęp wystarczającej ilości powietrza dla osób znajdujących się w łodzi;
- .7 miał środki do gromadzenia wody deszczowej;
- .8 znajdujące się w łodzi ratunkowej osoby mogły wydostać się na zewnątrz w przypadku wywrócenia się łodzi do góry dnem.

4 Wnętrze łodzi ratunkowej powinno mieć bardzo dobrze widoczną barwę.

5 Urządzenia radiotelegraficzne wymagane w paragrafie 6.2.2 powinny być zainstalowane w kabinie dostatecznie dużej dla pomieszczenia wyposażenia i obsługującej je osoby. Jeżeli konstrukcja łodzi ratunkowej zapewnia osłonę jej wnętrza odpowiadającą wymaganiom Administracji, to osobna kabina nie jest wymagana.

Prawidło 43

Samoprostujące się częściowo zakryte łodzie ratunkowe

1 Samoprostujące się częściowo zakryte łodzie ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom paragrafa 41 oraz, dodatkowo, wymaganiom niniejszego paragrafa.

2 Ostona

2.1 Powinny być wykonane przymocowane na stałe sztywne pokrywy rozciągające się nad nie mniej niż 20% długości łodzi od dziobnicy i nie mniej niż 20% długości łodzi od krawędzi rufy.

2.2 Sztywne pokrywy powinny tworzyć dwa miejsca schronienia. Jeżeli miejsca schronienia są zamknięte grodziami, to grodzie powinny mieć otwory o wymiarach wystarczających dla łatwego przejścia przez osoby w ubraniach ratunkowych lub w ciepłej odzieży i w pasach ratunkowych. Wewnętrzna wysokość miejsc schronienia powinna być wystarczająca, aby pozwolić ludziom na łatwy dostęp do ich miejsc do siedzenia na dziobie i na rufie łodzi ratunkowej.

2.3 Sztywne pokrywy powinny być tak wykonane, aby zawierały okna lub przeświecające płyty dopuszczające do wnętrza łodzi z zamkniętymi otworami lub namiotem światło dzienne tak, aby sztuczne oświetlenie było zbędne.

2.4 Sztywne pokrywy powinny mieć poręcze zapewniające pewny pochwyt osobom poruszającym się po zewnętrznej stronie łodzi ratunkowej.

2.5 Odkryte części łodzi ratunkowej powinny być wyposażone w przymocowany na stałe składany namiot wykonany w taki sposób, aby:

- .1 mógł być łatwo postawiony przez nie więcej niż dwie osoby w czasie nie dłuższym niż 2 min;
- .2 był izolowany w celu ochrony osób znajdujących się w łodzi przed zimą przez zastosowanie nie mniej niż dwóch warstw materiału rozdzielonych przestrzenią powietrzną, lub za pomocą innych równie skutecznych środków.

2.6 Zakrycie utworzone przez sztywne pokrywy i namiot powinno być tak urządzone, aby:

- .1 było możliwe wykonywanie niezbędnych czynności związanych z opuszczaniem na wodę i podnoszeniem łodzi ratunkowej bez konieczności opuszczenia tego zakrycia przez żadną ze znajdujących się wewnątrz niego osób;
- .2 miało wejścia z obydwóch końców i z każdego boku, zaopatrzone w skutecznie działające urządzenia zamykające dające się łatwo i szybko otwierać i zamykać od wewnątrz i zewnątrz w sposób umożliwiający wentylację i wykluczający przenikanie do wnętrza wody morskiej, wiatru i zimna; należy przewidzieć urządzenia utrzymujące w sposób pewny wejścia w stanie otwartym lub zamkniętym;
- .3 przy podniesionym namiocie i zamkniętych wszystkich wejściach był zapewniony przez cały czas dostęp wystarczającej ilości powietrza dla osób znajdujących się w łodzi;
- .4 miało środki do gromadzenia wody deszczowej;
- .5 sztywne pokrywy i namiot od zewnątrz oraz wnętrze tej części łodzi, która jest pokryta namiotem, miały bardzo dobrą widoczną barwę. Wnętrze miejsc schronienia powinno mieć barwę, która nie jest nieprzyjemna dla osób znajdujących się w łodzi;
- .6 można było płynąć łodzią ratunkową przy zastosowaniu wiosel.

Wywracanie się do góry dnem i samowyprostowanie

Do każdego oznaczonego miejsca do siedzenia powinien być przy-

mocowany pas bezpieczeństwa. Pas bezpieczeństwa powinien być skonstruowany tak, aby utrzymywał na siedzeniu w sposób pewny osobę ważącą 100 kg, gdy łódź znajduje się w pozycji do góry dnem.

3.2 Stateczność łodzi ratunkowej powinna być taka, aby łódź samoistnie lub samoczynnie powracała do właściwej pozycji, gdy jest obciążona pełnym lub niepełnym kompletem osób oraz wyposażenia, a znajdujące się w niej osoby są zabezpieczone pasami bezpieczeństwa.

4 Napęd

4.1 Silnik i przekładnia powinny być sterowane ze stanowiska obsługi steru.

4.2 Silnik razem ze swoimi instalacjami powinien być zdolny do pracy we wszystkich pozycjach łodzi przy jej wywróceniu się do góry dnem i kontynuować pracę po powrocie łodzi do właściwej pozycji, albo powinien zatrzymać się automatycznie po wywróceniu się łodzi i pozwolić się łatwo uruchomić ponownie po powrocie łodzi do właściwej pozycji i usunięciu z niej wody. Układ instalacji paliwowej i smarnej powinien być taki, aby podczas wywrócenia się łodzi do góry dnem nie nastąpiła utrata paliwa, a utrata oleju smarnego nie wynosiła więcej niż 250 ml.

4.3 Silniki chłodzone powietrzem powinny mieć układ przewodów do pobierania powietrza chłodzącego z zewnątrz i usuwania go na zewnątrz łodzi ratunkowej. Należy zainstalować przestawiane ręcznie zasuwki umożliwiające pobieranie powietrza chłodzącego z wnętrza i usuwanie go do wnętrza łodzi ratunkowej.

5 Konstrukcja i ochrona przed uderzeniami

5.1 Pomijając postanowienia prawidła 41.1.6 samoprostującą się częściowo zakrytą łódź ratunkową powinno się wykonać i chronić odbijaczami w taki sposób, aby łódź ta stanowiła ochronę przed szkodliwymi przyspieszeniami wynikłymi wskutek uderzenia łodzią, obciążoną przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem, o burtę statku z prędkością uderzenia nie mniejszą niż 3,5 m/s.

5.2 Łódź ratunkowa powinna być samoczynnie odwadniająca się.

Prawidło 44

Całkowicie zakryte łodzie ratunkowe

1. Całkowicie zakryte łodzie ratunkowe powinny odpowiadać wy-

maganiom prawidła 41 oraz, dodatkowo, wymaganiom niniejszego prawidła.

2 Osłona

Każda całkowicie zakryta łódź ratunkowa powinna być zaopatrzona w sztywną wodoszczelną pokrywę całkowicie zakrywającą łódź. Pokrywa powinna być wykonana tak, aby:

- .1 chroniła znajdujące się w łodzi osoby przed gorącym i zimnem;
- .2 był zapewniony dostęp do wnętrza łodzi przez luki, które można zamykać tak, aby łódź stała się wodoszczelna;
- .3 luki były rozmieszczone w taki sposób, aby było możliwe wykonywanie czynności opuszczania na wodę i podnoszenia łodzi bez konieczności wychodzenia z wnętrza łodzi żadnej ze znajdujących się w nim osób;
- .4 luki wejściowe dawały się otwierać i zamykać zarówno od wewnątrz, jak i od zewnątrz i były wyposażone w urządzenia utrzymujące je w sposób pewny w otwartym położeniu;
- .5 można było płynąć łodzią ratunkową przy zastosowaniu wiosel;
- .6 zdolna była utrzymać całkowitą masę łodzi wraz z wyposażeniem, mechanizmami i przewidzianym dla niej kompletem osób, gdy łódź ratunkowa pływa w pozycji do góry dnem z zamkniętymi lukami, lecz bez wystąpienia znacznego przecieku;
- .7 miała okna lub przeświecające płyty dopuszczające do wnętrza łodzi z zamkniętymi lukami światło dzienne, tak aby sztuczne oświetlenie było zbędne;
- .8 jej powierzchnia zewnętrzna miała bardzo dobrze widoczną barwę, wewnątrz zaś barwę, która nie jest nieprzyjemna dla osób znajdujących się wewnątrz łodzi;
- .9 poręcze zapewniały pewny pochwyt osobom poruszającym się po zewnętrznej stronie łodzi ratunkowej i były pomocne przy wsiadaniu i wysiadaniu;

- .10 osoby miały dostęp do swoich miejsc do siedzenia bez konieczności przekraczania poprzecznych ław lub innych przeszkód;
- .11 znajdujące się we wnętrzu osoby były zabezpieczone przed skutkami niebezpiecznego spadku ciśnienia poniżej ciśnienia atmosferycznego, co może być spowodowane przez pracujący silnik łodzi,

3 Wywracanie się do góry dnem i samowyprostowanie

3.1 Do każdego oznaczonego miejsca do siedzenia powinien być przymocowany pas bezpieczeństwa. Pas bezpieczeństwa powinien być skonstruowany tak, aby utrzymywał na siedzeniu w sposób pewny osobę o masie 100 kg, gdy łódź znajduje się w pozycji do góry dnem.

3.2 Stateczność łodzi ratunkowej powinna być taka, aby łódź samistnie lub samoczynnie powracała do właściwej pozycji, gdy jest obciążona pełnym lub niepełnym kompletem osób i wyposażenia, wszystkie otwory są zamknięte w sposób wodoszczelny, a znajdujące się w niej osoby są zabezpieczone pasami bezpieczeństwa.

3.3 Łódź ratunkowa powinna być zdolna do utrzymania przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia, gdy jest w stanie uszkodzonym określonym w prawie 41.1.1, a jej stateczność powinna być taka, aby w przypadku wywrócenia się do góry dnem samoczynnie przyjęła pozycję zapewniającą znajdującym się tam osobom możliwość wydostania się z wnętrza łodzi nad powierzchnią wody.

3.4 Rury wydechowe silnika, przewody powietrzne i inne otwory powinny być tak skonstruowane, aby podczas wywracania się łodzi do góry dnem i powrotu do właściwej pozycji wykluczone było przedostanie się wody do silnika.

4 Napęd

4.1 Silnik i przekładnia powinny być sterowane ze stanowiska obsługi steru.

4.2 Silnik razem ze swoimi urządzeniami powinien być zdolny do pracy we wszystkich pozycjach łodzi przy jej wywracaniu się do góry dnem i kontynuować pracę po powrocie łodzi do właściwej pozycji, albo powinien zatrzymać się automatycznie po wywróceniu się łodzi do góry dnem i pozwolić się łatwo uruchomić ponownie po powrocie łodzi do właściwej pozycji. Układ instalacji paliwowej i smarnej powinien być taki, aby podczas wywrócenia się łodzi do góry dnem nie nastąpiła utrata paliwa, a utrata oleju smarnego nie wynosiła więcej niż 250 ml.

4.3 Silniki chłodzone powietrzem powinny mieć układ przewodów do pobierania powietrza chłodzącego z zewnątrz i usuwania go na zewnątrz łodzi ratunkowej. Należy zainstalować przestawiane ręcznie zasuwki umożliwiające pobieranie powietrza chłodzącego z wnętrza i usuwanie go do wnętrza łodzi ratunkowej.

5 Konstrukcja i ochrona przed uderzeniami

5.1 Pomijając postanowienia prawidła 41.1.6 całkowicie zakrytą łódź ratunkową powinno się wykonać i chronić odbijaczami w taki sposób, aby łódź ta stanowiła ochronę przed szkodliwymi przyspieszeniami wynikłymi wskutek uderzenia łodzi obciążoną przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem o burtę statku z prędkością uderzenia nie mniejszą niż 3,5 m/s.

6 Zrzucające łodzi ratunkowe

Łódź ratunkowa przystosowana do zrzucania na wodę powinna być wykonana w taki sposób, aby stanowiła ochronę przed szkodliwymi przyspieszeniami wynikłymi wskutek jej zrzucenia w stanie obciążonym przewidzianym kompletem osób i wyposażenia, z wysokości równej co najmniej maksymalnej wysokości, na jakiej przewidziane jest jej umieszczenie nad wodnicą w stanie najmniejszego obciążenia statku w warunkach morskich, przy niesprzyjających warunkach przegłębienia do 10⁰ i przy przechyle statku na dowolną burtę nie mniejszym niż 20⁰.

Prawidło 45

Łodzie ratunkowe wyposażone w niezależną instalację dostarczającą powietrze

Łódź ratunkowa wyposażona w niezależną instalację dostarczającą powietrze powinna spełniać wymagania prawideł 41 i 44, a ponadto powinna być wykonana w taki sposób, aby podczas jej pływnięcia z zamkniętymi wszystkimi wejściami i otworami powietrze we wnętrzu łodzi pozostawało bezpieczne i zdadne do oddychania oraz aby silnik pracował normalnie przez okres nie krótszy niż 10 minut. W tym czasie ciśnienie powietrza wewnątrz łodzi nie powinno nigdy spaść poniżej zewnętrznego ciśnienia atmosferycznego ani też nie powinno przewyższyć ciśnienia atmosferycznego o więcej niż 20 milibarów. Instalacja powinna mieć wizualne wskaźniki wskazujące przez cały czas wartość ciśnienia dostarczanego powietrza.

Prawidło 46

Łodzie ratunkowe zabezpieczone przed ogniem

1 Powinny być spełnione wymagania prawideł 41, 44 i 45, a ponadto łódź ratunkowa zabezpieczona przed ogniem powinna być zdolna, po opuszczeniu na wodę, do zapewnienia ochrony osobom, do których pomieszczenia jest ona przeznaczona, przed skutkami ogarnięcia łodzi płomieniem palących się produktów naftowych przez okres nie krótszy niż 8 minut.

2 Wodna instalacja tryskaczowa

Łódź ratunkowa wyposażona w wodną instalację tryskaczową zabezpieczającą ją przed ogniem powinna odpowiadać następującym wymaganiom:

- .1 woda dla instalacji powinna być pobierana z morza za pomocą samoczynnie zalewającej się pompy z napędem mechanicznym. Powinna istnieć możliwość włączania i wyłączania wody podawanej na zewnętrzną powierzchnię łodzi ratunkowej;
- .2 wlot wody morskiej powinien być wykonany w taki sposób, aby zapobiec zasysaniu palnych cieczy z powierzchni wody;
- .3 instalacja powinna być przystosowana do przepłukiwania jej wodą słodką oraz do całkowitego jej odwodnienia.

DZIAŁ V - ŁODZIE RATOWNICZE

Prawidło 47

Łodzie ratownicze

1 Wymagania ogólne

1.1 Wszystkie łodzie ratownicze powinny spełniać postanowienia niniejszego prawidła, a ponadto powinny odpowiadać wymaganiom prawideł 41.1 do 41.7.4 włącznie oraz 41.7.6, 41.7.7, 41.7.9, 41.7.12 i 41.9.

1.2 Łodzie ratownicze mogą mieć konstrukcję sztywną lub nadmuchaną albo stanowiącą ich połączenie i powinny:

- .1 mieć długość nie mniejszą niż 3,8 m i nie większą niż 8,5 m;
- .2 być zdolne do przewożenia co najmniej pięciu osób siedzących i jednej osoby w pozycji leżącej.

1.3 Łodzie ratownicze stanowiące połączenie konstrukcji sztywnej i nadmuchanej powinny być zgodne z odpowiednimi wymaganiami niniejszego prawidła w zakresie wymaganym przez Administrację.

1.4 Jeżeli łódź ratownicza nie ma odpowiedniego wzniosu burt w części dziobowej, to powinna mieć pokrywę dziobową rozciągającą się na nie mniej niż 15% jej długości.

1.5 Łodzie ratownicze powinny być zdolne do manewrowania przy prędkości do 6 węzłów i do utrzymania tej prędkości przez okres co najmniej 4 h.

1.6 Łodzie ratownicze powinny mieć na morzu możliwość poruszania się i manewrowalność wystarczającą do podejmowania z wody osób, grupowania tratw ratunkowych i holowania, z prędkością co najmniej 2 węzłów, największej tratwy ratunkowej znajdującej się na statku, do którego łódź należy, obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem albo równoważnym obciążeniem.

1.7 Łódź ratownicza powinna być wyposażona w silnik umieszczony wewnątrz kadłuba albo w silnik przyczepny. Jeżeli łódź jest wyposażona w silnik przyczepny, to ster i rumpel mogą stanowić części silnika. Pomijając wymagania prawidła 41.6.1 w łodziach ratowniczych można stosować benzynowe silniki przyczepne posiadające zatwierdzoną instalację paliwową, pod warunkiem, że zbiorniki paliwa są specjalnie chronione przed pożarem i wybuchem.

1.8 Urządzenia do holowania w łodziach ratowniczych powinny być przymocowane na stałe i powinny mieć wytrzymałość wystarczającą do grupowania lub holowania tratw ratunkowych zgodnie z wymaganiami ustępu 1.6.

1.9 Łodzie ratownicze powinny mieć strugoszczelny schowek na drobne przedmioty należące do ich wyposażenia.

2 Wyposażenie łodzi ratowniczych

2.1 Wszystkie przedmioty należące do wyposażenia łodzi ratowni-

czej, z wyjątkiem bosaków łodziowych, które należy trzymać w stanie gotowości do odpychania łodzi, powinny być zabezpieczone we wnętrzu łodzi ratowniczej za pomocą linek, umieszczone w schowkach lub innych zamkniętych przestrzeniach, przymocowane do wsporników lub innych podobnych urządzeń mocujących, albo też zabezpieczone w inny odpowiedni sposób. Wyposażenie powinno być zabezpieczone w sposób nie utrudniający żadnej czynności wykonywanej podczas opuszczania statku. Wszystkie przedmioty wyposażenia łodzi ratowniczej powinny mieć wymiary i masę tak małe, jak jest to możliwe, a po zapakowaniu powinny mieć kształt wygodny i zwarty.

2.2 W skład normalnego wyposażenia każdej łodzi ratowniczej powinny wchodzić:

- .1 pływające wiosła w liczbie wystarczającej do płynięcia łodzią po spokojnym morzu. Dla każdego z wioseł należy przewidzieć kołki wiosłowe, dółki lub urządzenia równorzędne. Kołki wiosłowe lub dółki powinny być przymocowane do łodzi za pomocą linek lub łańcuszków;
- .2 pływający czerpak;
- .3 szafka kompasowa zawierająca skutecznie działający kompas ze skalą świecąca samoistnie lub podświetlaną za pomocą odpowiednich środków;
- .4 dryfkotwa z linką pomocniczą i holem o odpowiedniej wytrzymałości i długości nie mniejszej niż 10 m;
- .5 faleń o dostatecznej długości i wytrzymałości przymocowany do urządzenia odczepiającego odpowiadającego wymaganiom przepisu 41.7.7 i umieszczony w przednim końcu łodzi ratowniczej;
- .6 jedna lina pływająca o długości nie mniejszej niż 50 m i o wytrzymałości wystarczającej do holowania tratwy ratunkowej zgodnie z wymaganiami ustępu 1.6;
- .7 jedna wodoszczelna latarka elektryczna przystosowana do sygnalizacji kodem Morse'a z zapasowym kompletem baterii i z zapasową żarówką, przechowywana w wodoszczelnym pojemniku;
- .8 jeden gwizdek lub równorzędny środek sygnalizacji akustycznej;

- .9 apteczka pierwszej pomocy w wodoszczelnym pojemniku, który po użyciu można szczelnie zamknąć;
- .10 dwa pływające krążki ratunkowe przymocowane do pływającej linki o długości nie mniejszej niż 30 m;
- .11 reflektor mogący skutecznie oświetlać w nocy odległy o 180 m obiekt o jasnej barwie i o szerokości 18 m, przez łączny okres 6 h, oraz mogący świecić w sposób ciągły przez nie mniej niż 3 h;
- .12 skuteczny reflektor radarowy;
- .13 środki ochrony cieplnej odpowiadające wymaganiom przepisu 34 albo w liczbie wystarczającej dla 10% liczby osób, dla których pomieszczenia przeznaczone są do ratowniczości, albo dwa, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa.

2.3 Oprócz wyposażenia wymaganego w ustępie 2.2 w skład normalnego wyposażenia każdej sztywnej łodzi ratowniczej powinny wchodzić dodatkowo:

- .1 bosak łodziowy;
- .2 wiadro;
- .3 nóż lub toporek.

2.4 Oprócz wyposażenia wymaganego ustępem 2.2 w skład normalnego wyposażenia każdej pneumatycznej łodzi ratowniczej powinny dodatkowo wchodzić:

- .1 nóż pływający składany bezpiecznego typu;
- .2 dwie gąbki;
- .3 skutecznie działający ręczny mieszek lub pompka;
- .4 zestaw naprawczy do naprawy przebieć umieszczony w odpowiednim pojemniku;
- .5 bosak łodziowy bezpiecznego typu.

3 Wymagania dodatkowe dla pneumatycznych łodzi ratowniczych

3.1 Wymagania prawideł 41.1.3 i 41.1.5 nie mają zastosowania do pneumatycznych łodzi ratowniczych.

3.2 Pneumatyczna łódź ratownicza powinna być wykonana w taki sposób, aby będąc zawieszona na swoim stropie lub na haku:

- .1 miała wytrzymałość i sztywność wystarczającą do jej opuszczania i podnoszenia razem z przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem;
- .2 wytrzymywała obciążenie równe 4-krotnej masie przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia, przy temperaturze otoczenia równej $20 \pm 3^{\circ}\text{C}$, przy nie działających wszystkich zaworach nadmiarowych;
- .3 wytrzymywała obciążenie równe 1,1-krotnej masie przewidzianego dla niej kompletu osób i wyposażenia przy temperaturze otoczenia równej -30°C , przy działających wszystkich zaworach nadmiarowych.

3.3 Pneumatyczna łódź ratownicza powinna być tak wykonana, aby była zdolna wytrzymać narażenia występujące:

- .1 gdy jest ustawiona na otwartym pokładzie statku pływającego po morzu;
- .2 gdy pływa przez 30 dni we wszelkich możliwych warunkach występujących na morzu.

3.4 Pneumatyczna łódź ratownicza powinna spełniać wymagania prawidła 41.9, a ponadto powinna być oznakowana numerem fabrycznym, nazwą producenta lub znakiem fabrycznym oraz datą produkcji.

3.5 Pływalność pneumatycznej łodzi ratowniczej powinna być zapewniona albo przez pojedynczą rurę podzieloną na co najmniej pięć oddzielnych komór o równych w przybliżeniu objętościach, albo przez dwie oddzielne rury, z których objętość żadnej nie przekracza 60% łącznej objętości. Rury pływalnościowe powinny być wykonane tak, aby w przypadku uszkodzenia dowolnej komory pozostałe nie uszkodzone komory były zdolne utrzymać, z zachowaniem dodatniej wolnej burty na całym obwodzie łodzi, liczbę osób przewidzianą do umieszczenia w łodzi ratowniczej przy założeniu, że każda z tych osób waży 75 kg i siedzi na swoim normalnym miejscu.

3.6 Objętość rur pływalnościowych tworzących obramowanie pneumatycznej łodzi ratowniczej powinna być taka, aby w stanie nadmuchiwanym na każdą z osób, do których pomieszczenia przeznaczona jest łódź, przypadało nie mniej niż $0,17\text{ m}^3$.

3.7 W każdej komorze pływalnościowej powinien być zainstalowany zawór zwrotny do ręcznego nadmuchiwania i urządzenie do wypuszczania powietrza. Powinien być również zainstalowany nadmiarowy zawór bezpieczeństwa, chyba że Administracja uzna, iż zawór ten nie jest konieczny.

3.8 Spód dna i podatne na uszkodzenia miejsca na zewnątrz pneumatycznej łodzi ratowniczej powinny być zaopatrzone w taśmy zabezpieczające przed przetarciem, zgodnie z wymaganiami Administracji.

3.9 Jeżeli zastosowano pawęż, to nie powinna ona być wmontowana na długości większej niż 20% całkowitej długości łodzi ratowniczej.

3.10 Należy przewidzieć odpowiednie wzmocnienia do przymocowania faleni na dziobie i na rufie i do przymocowania tworzących uchwyty linek ratunkowych we wnętrzu i na zewnątrz łodzi.

3.11 Pneumatyczna łódź ratownicza powinna być przez cały czas utrzymywana w stanie całkowicie nadmuchiwanym.

DZIAŁ VI - URZĄDZENIA DO OPUSZCZANIA NA WODĘ I DO WSIADANIA

Prawidło 48

Urządzenia do opuszczania na wodę i do wsiadania

1 Wymagania ogólne

1.1 Każde urządzenie do opuszczania na wodę, wraz ze swoimi mechanizmami służącymi do opuszczania i podnoszenia, powinno być tak wykonane, aby obsługiwana przez nie jednostka ratunkowa lub łódź ratownicza mogła zostać w bezpieczny sposób opuszczona na wodę przy przegłębieniu do 10° i przechyle do 20° na dowolną burtę:

- .1 gdy jest obsadzona, zgodnie z wymaganiami prawidła 22 lub 28, przewidzianym dla niej kompletem osób;

2 bez ludzi w jednostce ratunkowej lub łodzi ratowniczej.

1.2 Z pominięciem wymagań ustępu 1.1, urządzenia do opuszczania na wodę łodzi ratunkowych na zbiornikowcach do przewozu produktów naftowych, chemikaliowcach i gazowcach o granicznym kącie przechyłu większym niż 20° obliczonym zgodnie z Międzynarodową konwencją o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki, 1973, ze zmianami wprowadzonymi jej Protokołem, 1978, oraz zgodnie z zaleceniami IMO^x, jeżeli mają zastosowanie, powinny być zdolne do działania na burcie statku znajdującej się niżej, przy kącie przechyłu równym kątowi granicznemu.

1.3 Działanie urządzenia do opuszczania na wodę, podczas opuszczania na wodę obsługiwanej przez nie jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej w stanie pełnego obciążenia osobami i wyposażeniem oraz w stanie nie obciążonym, nie powinno być uzależnione od żadnych innych środków niż grawitacja lub zmagazynowana energia mechaniczna niezależna od statkowych źródeł energii.

1.4 Mechanizm do opuszczania na wodę powinien być tak wykonany, aby mógł być wprawiony w ruch przez jedną osobę z miejsca na pokładzie statku i z miejsca w jednostce ratunkowej lub w łodzi ratowniczej; osoba obsługująca mechanizm do opuszczania na wodę z miejsca na pokładzie powinna mieć możliwość widzenia opuszczanej jednostki ratunkowej.

1.5 Każde urządzenie do opuszczania na wodę powinno być skonstruowane tak, aby wymagało jak najmniej bieżącej konserwacji. Wszystkie części wymagające regularnego konserwowania przez załogę statku powinny być łatwo dostępne i łatwe w konserwacji.

1.6 Hamulce wciągarki urządzenia do opuszczania na wodę powinny mieć wystarczającą wytrzymałość, aby mogły wytrzymać:

- 1 próbę statyczną pod obciążeniem próbnym nie mniejszym niż 1,5 maksymalnego obciążenia roboczego;

^x Patrz wymagania dotyczące stateczności awaryjnej zawarte w Międzynarodowym kodzie w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem /Kod. IBC/ przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu rezolucją MSC. 4/48/ oraz w Międzynarodowym kodzie w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących ciekłe gazy luzem /Kod IGC/ przyjętym przez Komitet Bezpieczeństwa na morzu rezolucją MSC. 5/48/.

- 2 próbę dynamiczną pod próbnym obciążeniem nie mniejszym niż 1,1 maksymalnego obciążenia roboczego przy maksymalnej prędkości opuszczania.

1.7 Urządzenie do opuszczania na wodę i jego osprzęt, oprócz hamulców wciągarki, powinno mieć wystarczającą wytrzymałość, aby wytrzymać próbę statyczną pod obciążeniem nie mniejszym niż 2,2-krotne maksymalne obciążenie robocze.

1.8 Elementy konstrukcyjne oraz wszystkie bloki, liny, talii, zaczepy talii, ogniwa, elementy mocujące i cały pozostały osprzęt używany wraz z wyposażeniem służącym do opuszczania na wodę, powinny być zaprojektowane ze współczynnikiem bezpieczeństwa nie mniejszym od współczynnika minimalnego, dobranym odpowiednio do ich maksymalnego obciążenia roboczego i minimalnej wytrzymałości na rozciąganie materiału zastosowanego do ich wykonania. Dla wszystkich elementów konstrukcyjnych żurawików i wciągarek należy stosować minimalny współczynnik bezpieczeństwa równy 4,5, zaś dla lin talii, łańcuchów do podwieszania, ogniw oraz dla bloków - minimalny współczynnik bezpieczeństwa równy 6.

1.9 Każde urządzenie do opuszczania na wodę powinno, na ile jest to praktycznie wykonalne, skutecznie działać w warunkach oblodzenia.

1.10 Urządzenie do opuszczania na wodę łodzi ratunkowej powinno być zdolne do podniesienia łodzi razem z jej załogą.

1.11 Układ urządzeń do opuszczania na wodę powinien być taki, aby było możliwe bezpieczne obsadzenie jednostki ratunkowej zgodnie z wymaganiami prawideł 38.4.2, 38.4.3, 41.3.1 oraz 41.3.2.

2 Urządzenia do opuszczania na wodę z zastosowaniem lin talii i wciągarki

2.1 Jako liny talii należy stosować nieodkrętnie i odporne na korozję liny stalowe.

2.2 W przypadku wciągarki wielobębnowej, jeżeli nie jest ona wyposażona w skuteczne urządzenie wyrównujące, liny talii powinny być tak układane, aby odwijaly się z bębnow z jednakową prędkością podczas opuszczania i nawijały się na bębny równomiernie z jednakową prędkością podczas podnoszenia.

2.3 Każde urządzenie do opuszczania na wodę łodzi ratowniczej powinno być wyposażone we wciągarkę z napędem mechanicznym o ta-

kiej mocy silnika, aby łódź ratownicza mogła być podnoszona z wody razem z przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem.

2.4 Do podnoszenia każdej jednostki ratunkowej i łodzi ratowniczej należy przewidzieć skuteczne urządzenie z napędem ręcznym. Uchwyty korby lub koła tego urządzenia nie powinny być obracane przez ruchome części wciągarki podczas opuszczania lub podnoszenia jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej przy użyciu napędu mechanicznego.

2.5 Jeżeli ramiona żurawików są podnoszone mechanicznie, to w celu uniknięcia przeciążenia lin talii i żurawików należy zainstalować wyłączniki końcowe odłączające automatycznie zasilanie przed dojściem ramion żurawików do stoperów, chyba że silnik jest zaprojektowany tak, aby zapobiec takiemu przeciążeniu.

2.6 Prędkość opuszczania na wodę jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej nie powinna być mniejsza od obliczonej ze wzoru:

$$S = 0,4 + /0,02 \times H/,$$

gdzie:

- S - prędkość opuszczania w metrach na sekundę;
- H - wysokość w metrach szczytu wysięgnika żurawika nad wodnicą przy najmniejszym obciążeniu statku w warunkach morskich.

2.7 Maksymalną prędkość opuszczania powinna ustalić Administracja mając na względzie konstrukcję jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej i ochronę znajdujących się w nich osób przed oddziaływaniem nadmiernych sił oraz biorąc pod uwagę wytrzymałość urządzeń do opuszczania na wodę i siły bezwładności występujące podczas awaryjnego zatrzymania. Urządzenie do opuszczania na wodę powinno być wyposażone w środki zapobiegające przekroczeniu tej prędkości.

2.8 Każde urządzenie do opuszczania na wodę łodzi ratowniczej powinno być zdolne do podnoszenia tej łodzi, obciążonej przewidzianym dla niej kompletem osób i wyposażeniem, z prędkością nie mniejszą niż 0,3 m/s.

2.9 Każde urządzenie do opuszczania na wodę powinno być wyposażone w hamulce zdolne do zatrzymania opuszczanej jednostki ratunkowej lub łodzi ratowniczej i utrzymania jej w miejscu w sposób pewny, gdy jest obciążona przewidzianym kompletem osób i wyposażeniem; okładziny hamulcowe powinny być chronione przed dostępem

wody i oleju, jeżeli jest to konieczne.

2.10 Hamulce ręczne powinny być wykonane w taki sposób, aby pozostawały przez cały czas włączone, chyba że obsługująca je osoba, lub mechanizm uruchamiany przez obsługującą osobę, utrzymuje element sterujący hamulca w położeniu "wyłączony".

3 Spływanie na wodę

Jeżeli jednostka ratunkowa wymagająca urządzenia do opuszczania jej na wodę jest również przeznaczona do spłynięcia, to zwolnienie w celu spłynięcia jednostki ratunkowej z miejsca jej ustawienia powinno odbywać się samoczynnie.

4 Zrzucenie na wodę

Każde urządzenie do zrzucania na wodę z zastosowaniem równi pochyłej powinno, oprócz mających do niego zastosowanie wymagań ustępu 1, odpowiadać również następującym wymaganiom:

- .1 Urządzenie do zrzucania powinno być skonstruowane w taki sposób, aby osoby znajdujące się w jednostce ratunkowej nie były poddane podczas zrzucania na wodę działaniu nadmiernych sił.
- .2 Urządzenie do zrzucania powinno mieć sztywną konstrukcję oraz kąt pochylenia i długość pochylni odpowiednio dla wystarczającego oddalenia zrzucanej jednostki ratunkowej od statku.
- .3 Urządzenie do zrzucania powinno być skutecznie chronione przed korozją i powinno być tak wykonane, aby zapobiec tarciu mogącemu spowodować zapalenie lub iskrzenie na skutek uderzeń podczas zrzucania jednostki ratunkowej na wodę.

5 Opuszczanie na wodę za pomocą ześlizgu ewakuacyjnego i wsiadanie do środków ratunkowych

Każde urządzenie do opuszczania na wodę za pomocą ześlizgu ewakuacyjnego powinno odpowiadać mającym do niego zastosowanie wymaganiom ustępu 1 oraz, dodatkowo, następującym wymaganiom:

- .1 Rozwinięcie ześlizgu ewakuacyjnego powinno być możliwe do wykonania przez jedną osobę z miejsca wsiadania do jednostek ratunkowych.

- .2 Ześlizg ewakuacyjny powinien być zdatny do użycia przy silnym wietrze i wzburzonym morzu.

6 Urządzenia do opuszczania na wodę tratw ratunkowych

Każde urządzenie do opuszczania na wodę tratwy ratunkowej powinno odpowiadać wymaganiom ustępów 1 i 2, z wyjątkiem tego, co dotyczy grawitacyjnego wychylenia urządzenia, wsiadania do tratwy w miejscu jej ustawienia oraz podnoszenia tratwy obciążonej. Urządzenie do opuszczania na wodę powinno być tak wykonane, aby nie następowało przedwczesne odcięcie tratwy podczas jej opuszczania, a odcięcie tratwy następowało, gdy osiadzie ona na wodzie.

7 Drabinki do wsiadania

7.1 Należy przewidzieć poręcze zapewniające bezpieczne przejście z pokładu do szczytu drabinki i z powrotem.

7.2 Szczelby drabinki powinny:

- .1 być wykonane albo z twardego drewna bez sęków i innych nieprawidłowości, gładko obrabionego oraz pozabawionego ostrych krawędzi i drzazg, albo z odpowiedniego materiału o równorzędnych właściwościach;
- .2 mieć powierzchnię przeciwślizgową uzyskaną albo przez podłużne rowkowanie, albo przez zastosowanie zatwierdzonego pokrycia przeciwślizgowego;
- .3 mieć długość nie mniejszą niż 480 mm, szerokość nie mniejszą niż 115 mm i grubość nie mniejszą niż 25 mm bez uwzględnienia grubości powierzchni lub pokryć przeciwślizgowych;
- .4 być rozstawione równo w odstępach nie mniejszych niż co 300 mm i nie większych niż co 380 mm oraz mocowane w taki sposób, aby pozostawały poziome.

7.3 Liny boczne drabinki powinny być manilowe, niczym nie pokryte, każda o obwodzie nie mniejszym niż 65 mm. Każda z lin powinna stanowić jedną całość, bez żadnych połączeń poniżej górnego szczebla. Mogą być stosowane liny z innych materiałów, pod warunkiem, że ich obciążenie zrywające, odporność na narażenia atmosferyczne, rozciągliwość oraz zdatność do mocnego trzymania w rękach są co najmniej równoważne odpowiednim właściwościom lin manilowych. Wszystkie końce lin powinny być zabezpieczone przed rozplataniem się.

DZIAŁ VII - INNE ŚRODKI RATUNKOWE

Prawidło 49

Wyrzutnie linki ratunkowej

1 Każda wyrzutnia linki ratunkowej powinna być:

- .1 zdolna do wyrzucenia linki tak celnie, jak jest to praktycznie uzasadnione;
- .2 zaopatrzona w nie mniej niż cztery rakiety, z których każda zapewnia wyrzucenie linki ratunkowej na odległość co najmniej 230 m przy spokojnej pogodzie;
- .3 zaopatrzona w nie mniej niż cztery linki, każda o obciążeniu zrywającym nie mniejszym niż 2 kN;
- .4 zaopatrzona w krótką instrukcję lub rysunki jasno ilustrujące sposób jej użycia.

2 Rakietka, w wypadku rakietki wyrzeliwanej z rakiety, lub cały komplet, w wypadku gdy rakietka z linką stanowią jedną całość, powinny być umieszczone w wodoodpornej obudowie. Dodatkowo, w wypadku rakietki wyrzeliwanej z rakiety, linki i rakiety razem ze środkami zapłonu powinny być przechowywane w pojemniku zapewniającym ochronę przed wpływami atmosferycznymi.

Prawidło 50

Instalacja alarmu ogólnego

Instalacja alarmu ogólnego powinna dawać akustyczny sygnał alarmowy złożony z siedmiu lub więcej krótkich dźwięków, a następnie jednego długiego dźwięku gwizdka lub syreny okrętowej oraz dodatkowo taki sam sygnał powinien być wytwarzany przez elektryczny dzwonek lub klacson, albo równoważną instalację ostrzegawczą, która powinna być zasilana z sieci głównej statku i z awaryjnego źródła energii elektrycznej wymaganej w prawidło II-1/42 albo II-1/43. Instalacja powinna być uruchamiana ze sterowni statku oraz, z wyjątkiem gwizdka okrętowego, rów-

niez z innych strategicznie ważnych miejsc na statku. Sygnał wytwarzany przez instalację powinien być słyszalny we wszystkich rejonach pomieszczeń i w normalnych rejonach pracy załogi.

DZIAŁ VIII - RÓŻNE

Prawidło 51

Podręcznik szkolenia

Podręcznik szkolenia, który może składać się z kilku tomów, powinien zawierać podane w łatwy do zrozumienia sposób i w miarę możliwości opatrzone ilustracjami instrukcje i informacje o znajdujących się na statku środkach ratunkowych i o najlepszych sposobach ratowania się. Dowolna część tych informacji może mieć, zamiast formy podręcznika, formę audiowizualną. Następujące zagadnienia powinny być wytłumaczone szczególnie:

- .1 zakładanie pasów ratunkowych i zakładanie ubrań ratunkowych;
- .2 rozkład alarmowy i związane z nim miejsca zbiórki;
- .3 obsadzanie, opuszczanie na wodę i odpływanie od statku jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych;
- .4 sposób opuszczania na wodę jednostek ratunkowych przez znajdujące się w nich osoby;
- .5 odczepianie od urządzeń do opuszczania na wodę;
- .6 sposoby stosowania i posługiwanie się urządzeniami ochronnymi w rejonach opuszczania na wodę, jeżeli są stosowane;
- .7 oświetlenie rejonów opuszczania jednostek ratunkowych na wodę;
- .8 posługiwanie się wszystkimi przedmiotami wyposażenia służącymi do przetrwania;
- .9 posługiwanie się wszystkimi przedmiotami wyposażenia służącymi do odnajdywania;

- .10 posługiwanie się radiowymi środkami ratunkowymi /z zastosowaniem ilustracji/;
- .11 posługiwanie się dryfkotami;
- .12 obsługa silnika oraz jego osprzętu;
- .13 podnoszenie z wody jednostek ratunkowych i łodzi ratowniczych oraz ich ustawianie na statku i mocowanie;
- .14 niebezpieczeństwa związane z wystawieniem na narażenie i potrzeba ciepłego ubrania;
- .15 najlepsze wykorzystanie warunków stwarzanych przez jednostki ratunkowe w celu przetrwania;
- .16 sposoby ratownictwa, z włączeniem posługiwania się mechanizmami ratowniczymi helikopterów /stropy do podnoszenia, kosze, nosze/, spodniami ratunkowymi oraz brzegowymi urządzeniami ratunkowymi, a także wyrzutniami linki ratunkowej znajdującymi się na statku;
- .17 wszystkie inne czynności określone w rozkładzie alarmowym i w instrukcjach alarmowych;
- .18 instrukcje awaryjnych napraw środków ratunkowych.

Prawidło 52

Instrukcje przeprowadzania konserwacji na statku

Instrukcje przeprowadzania na statku konserwacji środków ratunkowych powinny być łatwe do zrozumienia, w miarę możliwości ilustrowane oraz, dla każdego ze środków ratunkowych w zakresie go dotyczącym, powinny zawierać:

- .1 listę czynności kontrolnych do stosowania przy przeprowadzaniu inspekcji wymaganych w prawidło 19.7;
- .2 instrukcje konserwacji i napraw;
- .3 harmonogram okresowych konserwacji;

- .4 schemat położenia punktów smarowania z podaniem zalecanych środków smarnych;
- .5 wykaz części podlegających okresowo wymianie;
- .6 wykaz źródeł zaopatrzenia w części zamienne;
- .7 dziennik do zapisywania przeprowadzonych inspekcji i konserwacji.

Prawidło 53

Rozkład alarmowy i instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia

1 Rozkład alarmowy powinien ustalać szczegóły określonego w prawidłe 50 sygnału alarmu ogólnego oraz czynności, które powinny być podjęte przez załogę i pasażerów po usłyszeniu tego sygnału. W rozkładzie alarmowym powinien być również określony sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia statku.

2 Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone poszczególnym członkom załogi statku, które powinny obejmować:

- .1 zamykanie drzwi wodoszczelnych, drzwi pożarowych, zaworów, spływników, iluminatorów, świetlików, pokryw zejściówek i innych podobnych otworów na statku;
- .2 wyposażanie jednostek ratunkowych i innych środków ratunkowych;
- .3 przygotowanie do opuszczenia na wodę i opuszczanie na wodę jednostek ratunkowych;
- .4 ogólne przygotowanie innych środków ratunkowych;
- .5 przeprowadzenie zbiórki pasażerów;
- .6 posługiwanie się środkami łączności;
- .7 ustalenie składu osobowego sekcji pożarowych wyznaczonych do walki z pożarami;
- .8 przydzielone obowiązki specjalne związane z używaniem wyposażenia i instalacji do walki z pożarem.

3 Rozkład alarmowy powinien określać, którzy oficerowie są wyznaczeni jako odpowiedzialni za utrzymywanie środków ratunkowych i środków do walki z pożarem w dobrym stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia.

4 Rozkład alarmowy powinien określać zastępców osób na kluczowych stanowiskach, na wypadek gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji, biorąc przy tym pod uwagę, że różne stany zagrożenia mogą wymagać podjęcia różnych działań.

5 Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki wyznaczone, na wypadek stanu zagrożenia, członkom załogi względem pasażerów. Obowiązki te powinny obejmować:

- .1 ostrzeżenie pasażerów;
- .2 sprawdzenie, czy pasażerowie są odpowiednio ubrani i czy założyli na siebie pasy ratunkowe we właściwy sposób;
- .3 gromadzenie pasażerów w miejscach zbiórki;
- .4 utrzymywanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólne nadzorowanie ruchu pasażerów;
- .5 dopilnowanie, aby zapas koców został zabrany do jednostek ratunkowych.

6 Rozkład alarmowy należy przygotować przed wyjściem statku w morze. Jeżeli po opracowaniu rozkładu alarmowego nastąpi jakkolwiek zmiana w składzie załogi wymagająca wprowadzenia zmiany do tego rozkładu, to kapitan powinien uaktualnić rozkład lub opracować nowy.

7 Wzór rozkładu alarmowego dla statków pasażerskich powinien być zatwierdzony.

Część 4

ROZDZIAŁ IV

RADIOTELEGRAFIA I RADIOTELEFONIA

Prawidło 2

Określenia i definicje

Dodaje się następujący nowy podpunkt /i/:

"i/ Radiopława awaryjna oznacza urządzenie stosowane w służbie ruchomej, które wysyłając sygnały alarmowe o niebezpieczeństwie ułatwia akcje poszukiwania i akcje ratownicze".

Dodaje się następujące nowe prawidła:

"Prawidło 14-1

Radiopławy awaryjne dla jednostek ratunkowych

/a/ Radiopławy awaryjne, które zgodnie z wymaganiami prawidła III/6.2.3 powinny stanowić wyposażenie jednostek ratunkowych, powinny zapewniać nadawanie sygnałów umożliwiających samolotom zlokalizowanie jednostek ratunkowych, jak również zapewniać nadawanie sygnałów dla celów alarmowych.

/b/ Radiopławy awaryjne dla jednostek ratunkowych powinny być zdolne co najmniej do nadawania na przemian lub jednocześnie sygnałów na częstotliwościach 121,5 MHz i 243,0 MHz, zgodnie ze stosownymi normami i zalecaną praktyką Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego /ICAO/.

/c/ Radiopława awaryjna dla jednostek ratunkowych powinna być:

- /i/ barwy bardzo dobrze widocznej oraz tak skonstruowana, aby mogła być użyta przez osobę niewykwalifikowaną i tak wykonana, aby można ją było łatwo sprawdzać i konserwować. Baterie nie powinny wymagać wymiany częściej niż co 12 miesięcy, przy uwzględnieniu przeprowadzania w tym czasie prób kontrolnych;
- /ii/ wodoszczelna, zdolna do unoszenia się na wodzie i zdolna do zrzucania na wodę z wysokości co najmniej 20 m bez obawy jej uszkodzenia;
- /iii/ zdolna wyłącznie do ręcznego załączania i wyłączania;
- /iv/ przenośna, lekka i o zwartej budowie;
- /v/ wyposażona we wskaźnik potwierdzający emitowanie sygnałów;
- /vi/ zasilana z baterii, stanowiącej integralną jej część, o pojemności zapewniającej działanie radiopławy przez okres 48 h. Nadawanie sygnałów może odbywać się w sposób przerywany. Przy określaniu cyklu pracy radiopławy należy uwzględnić prawdopodobieństwo jej właściwego namierzenia, konieczność uniknięcia zatłoczenia na częstotliwościach nadawania sygnałów oraz potrzebę zgodności z wymaganiami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego /ICAO/; oraz
- /vii/ próbowana i w razie konieczności mieć wymieniane źródło energii w odstępach czasu nie przekraczających 12 miesięcy.

Prawidło 14-2

Okresowe kontrole i próby radiopław awaryjnych

Radiopławy awaryjne przewidziane w prawidła III/6.2.3 powinny być kontrolowane i próbowane w odstępach czasu nie przekraczających 12 miesięcy; jeśli zachodzi potrzeba, to należy w tym czasie

dokonać wymiany baterii. W uzasadnionych przypadkach Administracja może rozszerzyć podany wyżej okres do 17 miesięcy.

Prawidło 14-3

Radiotelefon do łączności dwukierunkowej dla jednostek ratunkowych

/a/ Urządzenie wymagane w prawidło III/6.2.4 powinno być tak zaprojektowane, aby w razie niebezpieczeństwa mogło być użyte przez osobę niewykwalifikowaną.

/b/ Urządzenie powinno być przenośne i zdadne do użycia jako pokładowy środek łączności.

/c/ Urządzenie powinno odpowiadać wymaganiom zawartym w Regulaminie radiokomunikacyjnym, odpowiednim dla urządzeń stosowanych dla celów łączności statku w morskiej służbie ruchomej, powinno być zdadne do pracy na kanałach wyszczególnionych w Regulaminie radiokomunikacyjnym, a także na kanałach wymaganych przez Administrację. Jeżeli urządzenie pracuje w paśmie UKF, to należy przedsięwziąć środki ostrożności zabezpieczające przed przypadkowym wyborem kanału 16 UKF, jeżeli urządzenie jest przystosowane do pracy na tej częstotliwości.

/d/ Urządzenie powinno być zasilane z baterii o pojemności zapewniającej jego działanie w okresie 4 h dla cyklu pracy 1:9.

/e/ Gdy statek znajduje się w morzu, urządzenie powinno być utrzymywane w dobrym stanie technicznym, a gdy zajdzie potrzeba, baterie należy doprowadzić do stanu pełnego naładowania lub wymienić."

Część 5

ROZDZIAŁ VII

PRZEWOZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Obecny tekst rozdziału VII zastępuje się następującym:

CZĘŚĆ A - PRZEWOZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH W POSTACI OPAKOWANEJ LUB JAKO ŁADUNKÓW SUCHYCH LUB ZEM

Prawidło 1

Zastosowanie

1 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, niniejsza część ma zastosowanie do towarów niebezpiecznych sklasyfikowanych w prawidło 2, które są przewożone w postaci opakowanej lub w postaci ładunku suchego luzem /określane w dalszym ciągu niniejszego rozdziału jako "towary niebezpieczne"/ na wszystkich statkach, do których mają zastosowanie niniejsze prawidła oraz na statkach towarowych o pojemności brutto mniejszej od 500 RT.

2 Postanowienia niniejszej części nie mają zastosowania do zapasów okrętowych i do wyposażenia statków.

3 Przewóz towarów niebezpiecznych jest zabroniony, jeżeli nie odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej części.

4 W celu uzupełnienia postanowień niniejszej części każdy Umawiający się Rząd powinien wydać lub spowodować wydanie szczegółowych instrukcji dotyczących bezpiecznego pakowania i sztauowania towarów niebezpiecznych obejmujących środki ostrożności, koniecz-

ne ze względu na sąsiedztwo z innymi towarami^x.

Prawidło 2

Klasyfikacja

Towary niebezpieczne dzieli się na następujące klasy:

- Klasa 1 - Materiały wybuchowe
- Klasa 2 - Gazy sprężone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem
- Klasa 3 - Ciecze łatwopalne^{xx}
- Klasa 4.1 - Latwopalne^{xx} ciała stałe
- Klasa 4.2 - Substancje samozapalne
- Klasa 4.3 - Substancje wydzielające gazy łatwopalne w stanie wilgotnym
- Klasa 5.1 - Substancje utleniające
- Klasa 5.2 - Nadtlenki organiczne
- Klasa 6.1 - Materiały trujące /toksyczne/
- Klasa 6.2 - Materiały zakaźne
- Klasa 7 - Materiały promieniotwórcze
- Klasa 8 - Materiały żrące
- Klasa 9 - Inne materiały niebezpieczne, tzn. wszelkie inne substancje, co do których doświadczenie wykazało lub może wykazać, że ze względu na ich niebezpieczne właściwości należy stosować postanowienia niniejszej części.

Prawidło 3

Pakowanie

- 1 Opakowanie towarów niebezpiecznych powinno być:

^x Patrz Międzynarodowy morski kod towarów niebezpiecznych IMDG Kod przyjęty przez IMO rezolucją A. 81 /IV/ oraz stosowne działy i części załącznika B do Kodu w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych /BC Code/ przyjętego przez IMO rezolucją A. 434 /XI/ wraz z poprawkami, które zostały lub mogą być wprowadzone przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu.

^{xx} "Łatwopalne" ma to samo znaczenie co "łatwozapalne".

- .1 dobrze wykonane i w dobrym stanie;
- .2 takiego rodzaju, aby jego wewnętrzne powierzchnie, z którymi może się zetknąć zawartość, były odporne na działanie umieszczonego w tym opakowaniu towaru; oraz
- .3 wytrzymałe na zwykle zagrożenie przy przeładunku i przewozie morzem.

2 Tam, gdzie do opakowania cieczy w pojemnikach zwykle używa się materiału absorbującego lub wyściółkowego, materiały takie powinny:

- .1 zmniejszać do minimum niebezpieczeństwo, jakie może spowodować ciecz;
- .2 tak być umieszczone, aby uniemożliwiały przemieszczanie się pojemników i otaczały je ze wszystkich stron; oraz
- .3 być użyte, jeśli jest to możliwe, w ilości wystarczającej do wchłonięcia cieczy w razie pęknięcia pojemnika.

3 Pojemniki zawierające ciecze niebezpieczne, w temperaturze napełniania powinny mieć pozostawioną wolną przestrzeń umożliwiającą rozszerzenie się cieczy przy najwyższej temperaturze, jaka może wystąpić w zwykłych warunkach przewozu.

4 Butle lub pojemniki na gazy znajdujące się pod ciśnieniem powinny być odpowiednio skonstruowane, sprawdzone, zakonserwowane i prawidłowo napełnione.

5 Puste nie oczyszczone pojemniki, uprzednio użyte do przewozu towarów niebezpiecznych, powinny podlegać postanowieniom niniejszej części dotyczącym pojemników napełnionych, chyba że podjęto środki, które zapewniły zlikwidowanie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa.

Prawidło 4

Znakowanie, nalepki na opakowania oraz nalepki na pojazdy i kontenery /plakaty/

- 1 Opakowania zawierające towary niebezpieczne powinny być trwale oznakowane prawidłową nazwą techniczną przewożonego w nich towaru; nie należy używać samych nazw handlowych.
- 2 Opakowania zawierające towary niebezpieczne powinny być opatrzone odpowiednimi nalepkami niebezpieczeństwa lub znakami namalowanymi przez szablon, albo nalepkami na pojazdy i kontenery /plakaty/ dla uwidocznienia niebezpiecznych właściwości zawartego w nich towaru.
- 3 Należy zastosować taką metodę znakowania prawidłową nazwą techniczną i mocowania nalepek na opakowaniach lub malowania znaków przez szablon oraz mocowania nalepek na pojazdy i kontenery zawierające towary niebezpieczne, aby można je było wciąż jeszcze odczytać na opakowaniach, które były zatopione w morzu przez okres co najmniej trzech miesięcy. Rozważając sprawę właściwego sposobu oznakowania, stosowania nalepek na opakowania oraz nalepek na pojazdy i kontenery, należy zwrócić uwagę na trwałość stosowanych materiałów i powierzchni opakowania.
- 4 Opakowania zawierające towary niebezpieczne powinny być zgodnie z powyższymi wymaganiami oznakowane i mieć przymocowane nalepki, z wyjątkiem następujących przypadków, w których mogą być zwolnione od wymogu stosowania nalepek:

- .1 opakowania zawierające towary niebezpieczne o małym stopniu zagrożenia lub pakowane w ograniczonych ilościach^x; lub
- .2 jeśli szczególne okoliczności pozwalają, aby opakowania podczas składowania i operacji przeładunkowych były sformowane w jednostki ładunkowe zaopatrzone w nalepki na opakowania lub nalepki na pojazdy i kontenery^x.

^x Patrz specjalne zwolnienia przewidziane w Międzynarodowym morskim kodeksie towarów niebezpiecznych.

Prawidło 5

Dokumenty

- 1 We wszystkich dokumentach odnoszących się do przewozu morzem towarów niebezpiecznych, w których towary te są wymienione, należy używać poprawnej nazwy technicznej towarów /nie należy używać samych nazw handlowych/ i podawać poprawny ich opis zgodnie z klasyfikacją zawartą w prawidło 2.
- 2 Dokumenty załadunkowe przygotowane przez załadowcę powinny zawierać, lub mieć dołączone, podpisane zaświadczenie lub deklarację, że przesyłka nadana do przewozu jest właściwie opakowana i oznakowana, stosownie do wymagań zaopatrzona w nalepki na opakowania lub nalepki na pojazdy i kontenery oraz znajduje się w stanie odpowiednim do przewozu.
- 3 Każdy statek przewożący towary niebezpieczne powinien posiadać specjalną listę lub manifest towarów niebezpiecznych znajdujących się na statku, sporządzone zgodnie z klasyfikacją zawartą w prawidło 2 oraz uwzględniające rozmieszczenie towarów niebezpiecznych na statku. Zamiast takiej listy lub manifestu może być użyty szczegółowy plan ładunkowy identyfikujący wszystkie towary niebezpieczne według klasy i podający ich rozmieszczenie na statku.

Prawidło 6

Wymagania sztauerskie

- 1 Towary niebezpieczne powinny być zasztauowane bezpiecznie i w sposób odpowiadający ich właściwościom. Ładunki niezgodne powinny być od siebie oddzielone.
- 2 Materiały wybuchowe /z wyjątkiem amunicji/ przedstawiające poważne niebezpieczeństwo powinny być sztauowane w magazynie skutecznie zamkniętym w czasie podróży morskiej. Takie materiały wybuchowe powinny być oddzielone od zapalników. Urządzenia elektryczne i przewody znajdujące się w jakimkolwiek pomieszczeniu, w którym są przewożone materiały wybuchowe, powinny być w taki sposób skonstruowane i używane, aby zmniejszyć do minimum niebezpieczeństwo pożaru lub wybuchu.

3 Towary niebezpieczne opakowane, wydzielające niebezpieczne pary, powinny być sztatuowane w pomieszczeniu z wentylacją mechaniczną lub na pokładzie. Towary niebezpieczne stanowiące ładunek suchy luzem, wydzielające niebezpieczne pary, powinny być sztatuowane w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.

4 Na statkach przewożących łatwopalne ciecze lub gazy powinny być przedsięwzięte specjalne środki ostrożności zapobiegające pożarowi lub wybuchowi.

5 Materiały, które są podatne na samozagrzewanie się lub samozapalenie, nie powinny być przewożone zanim nie zostaną przedsięwzięte odpowiednie środki ostrożności zmniejszające do minimum prawdopodobieństwo powstania pożaru.

Prawidło 7.

Materiały wybuchowe na statkach pasażerskich

1 Na statkach pasażerskich mogą być przewożone tylko następujące materiały wybuchowe:

- .1 naboje bezpieczne i lonty bezpieczne;
- .2 małe ilości materiałów wybuchowych nie przekraczające 10 kg łącznej masy netto;
- .3 środki sygnalizacji alarmowej do użytku na statkach lub w samolotach, jeśli łączna masa netto tych środków nie przekracza 1 000 kg;
- .4 wyroby pirotechniczne niepodatne na gwałtowny wybuch, z wyłączeniem statków przewożących pasażerów bez koi.

2 Niezależnie od postanowień ustępu 1 dodatkowe ilości lub rodzaje materiałów wybuchowych mogą być przewożone na statkach pasażerskich, na których zastosowano specjalne środki bezpieczeństwa zatwierdzone przez Administrację.

CZĘŚĆ B - KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE STATKÓW PRZEWOŻĄCYCH NIEBEZPIECZNE CHEMICALIA CIEKŁE LUZEM

Prawidło 8

Określenia

Dla celów niniejszej części, jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej:

1 "Międzynarodowy Kod Chemikaliowców" jest to Międzynarodowy kod w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemicalia luzem, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO rezolucją MSC. 4 /48/, wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO pod warunkiem, że poprawki takie zostaną przyjęte, wprowadzone w życie i będą obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu VIII niniejszej Konwencji w sprawie postępowania dotyczącego wprowadzenia poprawek do załącznika innego niż rozdział I.

2 "Chemikaliowiec" jest to statek towarowy skonstruowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem wszelkich produktów ciekłych wymienionych w rozdziale 17 Międzynarodowego Kodu Chemikaliowców.

3 Dla celu prawidła 9 "statek budowany" jest to statek, którego stępkę położono lub który znajduje się w podobnym stadium budowy.

4 "Podobne stadium budowy" jest to stadium, w którym:

- .1 rozpoczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku; oraz
- .2 rozpoczął się montaż statku obejmujący co najmniej 50 t lub 1% założonej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, przy czym należy wziąć pod uwagę mniejszą z wymienionych wartości masy.

Prawidło 9

Zastosowanie do chemikaliowców

1 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, niniejsza część ma zastosowanie do chemikaliowców budowanych w dniu lub po 1 lipca 1986 r., włączając zbiornikowce o pojemności brutto mniejszej od 500 RT. Oprócz spełnienia wszystkich mających zastosowanie do takich chemikaliowców wymagań niniejszych prawideł powinny one odpowiadać wymaganiom niniejszej części.

2 Każdy chemikaliowiec, niezależnie od daty budowania, podany remontom, zmianom i przebudowom oraz związanej z tym wymianie wyposażenia, powinien nadal spełniać co najmniej te wymagania, które go poprzednio dotyczyły. Taki statek budowany przed 1 lipca 1986 r. powinien w zasadzie spełniać wymagania odnoszące się do statku budowanego w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, co najmniej w takim samym zakresie, w jakim spełniał je przed podaniem go remontom, zmianom, przebudowom lub wymianie wyposażenia. Remonty, zmiany i przebudowy o większym zakresie i związane z tym wymiana wyposażenia powinny odpowiadać wymaganiom dla statku budowanego w dniu lub po 1 lipca 1986 r. w takim stopniu, jaki Administracja uzna za uzasadniony i praktycznie wykonalny.

3 Statek przebudowany na chemikaliowiec, niezależnie od daty budowania, powinien być traktowany jako chemikaliowiec budowany w dniu, w którym taka przebudowa nastąpiła.

Prawidło 10

Wymagania dotyczące chemikaliowców

1 Chemikaliowiec powinien spełniać wymagania Międzynarodowego Kodu Chemikaliowców oraz, dodatkowo oprócz spełniania mających zastosowanie wymagań prawideł 1/8, 1/9 lub 1/10 powinien zostać poddany przeglądowi i uzyskać certyfikat zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionego Kodu. Dla celów niniejszego prawidła należy wymagania Kodu traktować jako obowiązkowe.

2 Chemikaliowiec posiadający certyfikat wydany stosownie do postanowień ustępu 1 powinien podlegać kontroli ustalonej w prawid-

le 1/19. W tym celu certyfikat taki powinien być traktowany jako certyfikat wydany zgodnie z prawidłem 1/12 lub 1/13.

CZĘŚĆ C - KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE STATKÓW
PRZEWOŻĄCYCH GAZY SKROPLONE LUZEM

Prawidło 11

Określenia

Dla celu niniejszej części, jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej:

1 "Międzynarodowy Kod Gazowców" jest to Międzynarodowy kod w sprawie budowy i wyposażenia statków przewożących gazy skroplone luzem, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO rezolucją MSC.5/48/, wraz z poprawkami, które mogą być wprowadzone przez IMO pod warunkiem, że poprawki takie zostaną przyjęte, wprowadzone w życie i będą obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu VIII niniejszej Konwencji w sprawie postępowania dotyczącego wprowadzania poprawek do załącznika innego niż rozdział 1.

2 "Gazowiec" jest to statek towarowy skonstruowany lub przystosowany i używany do przewozu luzem gazów skroplonych lub innych produktów wymienionych w rozdziale 19 Międzynarodowego Kodu Gazowców.

3 W rozumieniu prawidła 12 "statek budowany" jest to statek, którego stępkę położono lub który znajduje się w podobnym stadium budowy.

4 "Podobne stadium budowy" jest to stadium, w którym:

- 1 rozpoczyna się budowa, którą można zidentyfikować jako budowę określonego statku; oraz
- 2 rozpoczął się montaż statku obejmujący co najmniej 50 t lub 1% założonej masy wszystkich

materiałów konstrukcyjnych, przy czym należy wziąć pod uwagę mniejszą z wymienionych wartości masy.

Prawidło 12

Zastosowanie do gazowców

1 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, niniejsza część ma zastosowanie do gazowców budowanych w dniu lub po 1 lipca 1986 r., włączając gazowce o pojemności brutto mniejszej od 500 RT. Oprócz spełnienia wszystkich mających zastosowanie do takich gazowców wymagań niniejszych prawideł powinny one odpowiadać wymaganiom niniejszej części.

2 Każdy gazowiec, niezależnie od daty zbudowania, poddany remontom, zmianom i przebudowom oraz związanej z tym wymianie wyposażenia, powinien nadal spełniać co najmniej te wymagania, które go poprzednio dotyczyły. Taki statek budowany przed 1 lipca 1986 r. powinien w zasadzie spełniać wymagania odnoszące się do statku budowanego w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie co najmniej w takim samym zakresie, w jakim spełniał je przed poddaniem go remontom, zmianom i przebudowom lub wymianie wyposażenia. Remonty, zmiany i przebudowy o większym zakresie i związana z tym wymiana wyposażenia powinny odpowiadać wymaganiom dla statku budowanego w dniu lub po 1 lipca 1986 r. w takim stopniu, jaki Administracja uzna za uzasadniony i praktycznie wykonalny.

3 Statek przebudowany na gazowiec, niezależnie od daty budowania, powinien być traktowany jako gazowiec budowany w dniu, w którym taka przebudowa nastąpiła.

Prawidło 13

Wymagania dotyczące gazowców

1 Gazowiec powinien spełniać wymagania Międzynarodowego Kodu Gazowców oraz, dodatkowo, oprócz spełniania mających zastosowanie wymagań prawideł 1/8, 1/9 lub 1/10, powinien zostać poddany przeglądowi i uzyskać certyfikat zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionego Kodu. Dla celów niniejszego prawidła wymagania Kodu należy traktować jako obowiązkowe.

2 Gazowiec posiadający certyfikat wydany stosownie do postanowień ustępu 1 powinien podlegać kontroli ustalonej w prawidło 1/19. W tym celu certyfikat taki powinien być traktowany jako certyfikat wydany zgodnie z prawidłem 1/12 lub 1/13.

REZOLUCJA ZGROMADZENIA OGOLNEGO A.515 /13/
PRZYSZLE POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI
O BEZPIECZENSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974

ZGROMADZENIE OGOLNE

POWOLUJĄC SIĘ na artykuł 16 /j/ Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej, dotyczący funkcji Zgromadzenia Ogólnego odnośnie do przepisów w sprawie bezpieczeństwa na morzu,

BIORĄC POD UWAGĘ, że Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO, na swojej czterdziestej ósmej sesji przyjął rezolucją MSC.6 /48/ Poprawki z 1983 roku do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 /Konwencja SOLAS 1974/,

BIORĄC PONADTO POD UWAGĘ, że Komitet Bezpieczeństwa na Morzu wyraził na tej sesji zgodę na poprawki proponowane do rozdziałów II-1 i II-2 Konwencji, które nie mogły być włączone do Poprawek z 1983 roku,

WZIĄWSZY POD UWAGĘ, że proponowane poprawki zawierają istotne postanowienia w sprawie bezpieczeństwa i przewidują co najmniej takie same normy bezpieczeństwa jak postanowienia zawarte w Konwencji SOLAS, 1974, wraz z Poprawkami z 1981 i 1983 roku,

MAJĄC NA UWADZE zalecenia Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu przygotowane na jego czterdziestej ósmej sesji:

ZALECA Umawiającym się Rządom-stronom Konwencji SOLAS, 1974:

- /a/ wprowadzenie w życie, jako środka tymczasowego, postanowień zawartych w proponowanych poprawkach, zamieszczonych kolejno w odpowiednich załącznikach 1 i 2,
- /b/ uznanie statków pływających pod banderą innych krajów, zbudowanych i wyposażonych zgodnie z Konwencją SO-

LAS, 1974, wraz z proponowanymi do niej poprawkami,
jako spełniających pod każdym względem postanowienia
Konwencji wraz z poprawkami.

Spis treści |

Str.

Załącznik 1

ROZDZIAŁ II-1 KONSTRUKCJA - NIEZATAPIALNOŚĆ, STA- TECZNOŚĆ, URZĄDZENIA MASZYNOWE, INSTALACJE ELEKTRYCZNE		
Poprawka do prawidła 11	- Grodzie zderzeniowe na statkach towarowych	155
Poprawka do prawidła 21	- Instalacje zęzowe	155
Nowe prawidło 23-1	- Obrona przeciawaryjna statku do przewozu ładunków suchych.....	157
Poprawka do prawidła 42	- Awaryjne źródło energii elektrycz- nej na statkach pasażerskich	158
Poprawka do prawidła 43	- Awaryjne źródło energii elektrycz- nej na statkach towarowych	158

Załącznik 2

ROZDZIAŁ II-2 KONSTRUKCJA - ZABEZPIECZENIE PRZE- CIWPOŻAROWE, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW		
Nowe prawidło 13-1	- Instalacje wykrywcze dymu	159
Poprawka do prawidła 15	- Instalacje paliwa ciekłego, oleju smarnego i innych olejów łatwoza- palnych	162
Poprawka do prawidła 38	- Ochrona pomieszczeń ładunkowych nie będących pomieszczeniami kate- gorii specjalnej, przeznaczonych do przewozu pojazdów mechanicznych z paliwem do ich napędu w zbiorni- kach	164

	Str.
Poprawka do prawidła 40 - Patrole i wykrywanie pożaru, sygnalizacja alarmowa i rozgłoszenia dyspozycyjna	164
Poprawka do prawidła 53 - Urządzenia ochrony przeciwpożarowej w pomieszczeniach ładunkowych	164
Poprawka do prawidła 54 - Wymagania specjalne dla statków przewożących towary niebezpieczne	165

ZALĄCZNIK 1

PROPONOWANE POPRAWKI DO ROZDZIAŁU II-1 KONWENCJI SOLAS, MAJĄCEGO FORMĘ USTALONĄ ZGODNIE Z POPRAWKAMI Z 1983 R.

Prawidło 11 - Grodzie zderzeniowe na statkach towarowych

Tytuł prawidła należy poprawić następująco: "Grodzie skrajników i przedziału maszynowego oraz pochwy wałów śrubowych na statkach towarowych".

Należy dodać następujące ustępy:

"§ Od strony dziobu i od strony rufy należy zamontować grodzie oddzielające przedział maszynowy od pomieszczeń ładunkowych i pasażerskich; grodzie te powinny być wodoszczelne aż do pokładu wolnej burty.

9 Pochwy wałów śrubowych powinny mieścić się w pomieszczeniu /lub w pomieszczeniach/ wodoszczelnych umiarkowanej wielkości. Według uznania Administracji można zastosować inne środki zmniejszające niebezpieczeństwo przecieku wody do wnętrza statku, w przypadku uszkodzenia urządzeń pochwy wału śrubowego."

Prawidło 21 - Instalacje zęzowe

Należy dodać następujący ustęp 1.6:

"1.6 Należy zastosować urządzenia do osuszania zamkniętych pomieszczeń ładunkowych usytuowanych na pokładzie grodziowym statku pasażerskiego oraz na pokładzie wolnej burty statku towarowego, chyba że Administracja uzna, iż pewne określone pomieszczenia na niektórych statkach lub na statkach pewnego typu mogą nie być wyposażone w urządzenia osuszające, jeżeli z uwagi na ich rozmiar lub

wewnętrzny podział bezpieczeństwo statku nie zostanie naruszone.

1.6.1 Jeżeli wielkość wolnej burty liczonej do pokładu grodziowego albo usytuowanie pokładu wolnej burty jest takie, że krawędź pokładu ulega zanurzeniu przy przechyle bocznym statku większym od 5° , to osuszanie powinno być dokonywane za pomocą odpowiedniej ilości i wielkości spływników z odlotami prowadzącymi bezpośrednio za burtę, zainstalowanych w przypadku statków pasażerskich zgodnie z wymaganiami przepisu 17, a w przypadku statków towarowych zgodnie z wymaganiami dotyczącymi spływników, wlotów i wylotów, zawartymi w obowiązującej Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych.

1.6.2 Jeżeli wielkość wolnej burty jest taka, że krawędź pokładu grodziowego albo krawędź pokładu wolnej burty ulegają zanurzeniu przy przechyle bocznym statku równym 5° lub mniejszym, to odprowadzenie wody z zamkniętych pomieszczeń ładunkowych usytuowanych na pokładzie grodziowym albo na pokładzie wolnej burty powinno być skierowane do odpowiedniego pomieszczenia lub pomieszczeń o wystarczającej pojemności, wyposażonych w instalację alarmową wysokiego poziomu wody oraz w odpowiednie urządzenia do odprowadzania wody za burtę. Dodatkowo należy zapewnić:

- .1 taką ilość, wielkość i rozmieszczenie spływników, aby pozwalały na uniknięcie gromadzenia się nadmiernej ilości rozlanej wody;
- .2 takie zwymiarowanie urządzeń pompujących, wymaganych w niniejszym przepisie odpowiednio dla statków pasażerskich lub towarowych, które uwzględniają wymagania dotyczące stałych gaśniczych instalacji tryskaczowych;
- .3 aby woda zanieczyszczona benzyną lub innymi substancjami niebezpiecznymi nie była odprowadzana do przedziałów maszynowych lub innych pomieszczeń, w których mogą znajdować się źródła zapłonu; oraz
- .4 wyposażenie spływników pokładowych w środki pozwalające na zapobieżenie ucieczce gazu gaśniczego tam, gdzie pomieszczenie ładunkowe chronione jest przez instalację gaśniczą na dwutlenek węgla".

W ustępie 2.9 należy poprawić definicję "D" w sposób następujący:

"D jest to wysokość boczna statku do pokładu grodziowego /w metrach/, z tym jednak, że na statku posiadającym zamknięte pomieszczenie ładunkowe usytuowane na pokładzie grodziowym, które jest wewnętrznie osuszane zgodnie z wymaganiami ustępu 1.6.2 i które rozciąga się na całą długość statku, D należy mierzyć do najbliższego pokładu znajdującego się nad pokładem grodziowym. Jeżeli zamknięte pomieszczenia ładunkowe nie rozciągają się na całą długość statku, to jako D należy przyjmować wysokość boczną statku plus $l \times h/L$, gdzie l i h stanowią odpowiednio całkowitą długość i wysokość zamkniętych pomieszczeń ładunkowych /w metrach/".

Należy dodać nowe правило 23-1:

Przepis 23-1 - Obrona przeciwwaryjna statku do przewozu ładunków suchych

1 Do użytku oficera dowodzącego statkiem powinien być wywieszony na stałe plan pokazujący w sposób wyraźny grodzie przedziałów wodoszczelnych dla każdego pokładu i ładowni, otwory w nich usytuowane wraz z urządzeniami zamykającymi i rozmieszczeniem ich urządzeń sterujących, a także rozplanowanie urządzeń do wyrównywania przechyłów spowodowanych zatopieniem. Ponadto powyższe informacje, zebrane w formie broszury, powinny być dostępne dla oficerów statku.

2 Wszelkie drzwi przesuwne oraz zawiasowe w grodziach wodoszczelnych powinny być wyposażone we wskaźniki. Wskaźniki informujące czy drzwi są otwarte, czy zamknięte, powinny być usytuowane w pobliżu wyżej wspomnianego planu. Ponadto w takie wskaźniki powinny być wyposażone drzwi w poszyciu i inne otwory, które zdaniem Administracji mogą prowadzić do znacznego zalania, jeśli pozostaną otwarte lub nie będą właściwie zabezpieczone.

3.1 Podstawowe środki ostrożności powinny obejmować wykaz urządzeń, warunków i postępowania eksploatacyjnego, uznanych przez Administrację za niezbędne do utrzymania wodoszczelności w normalnych warunkach eksploatacji statku.

3.2 Specjalne środki ostrożności powinny obejmować wykaz czynników /tj. zamknięcia, zabezpieczenia ładunku, podawanie sygnałów alarmowych itp./ uznanych przez Administrację za istotne dla przetrwania statku i jego załogi.

Przewidło 42 - Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach pasażerskich

Ustęp 2.2 należy zastąpić następującym:

"W przeciągu 36 godzin:

- .1 światła sygnałowo-pozycyjne i inne światła wymagane przez obowiązujące Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu^x;
- .2 nadajnik główny i odbiornik główny instalacji radiotelegraficznej wymienione w prawidło IV/10 /a/ /2/".

Przewidło 43 - Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach towarowych

Ustęp 2.3 należy zastąpić następującym:

"W przeciągu 18 godzin:

- .1 światła sygnałowo-pozycyjne i inne światła wymagane przez obowiązujące Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu^x;
- .2 nadajnik główny i odbiornik główny instalacji radiotelegraficznej wymienione w prawidło IV/10 /a/ /2/;
- .3 nadajnik i odbiornik w instalacjach radiotelefonicznych wymienionych w prawidło IV/16/a/."

^xTreść tego podpunktu jest taka sama jak w Poprawkach z 1981 r. do Konwencji SOLAS.

ZAŁĄCZNIK 2

PROPONOWANE POPRAWKI DO ROZDZIAŁU II-2 KONWENCJI SOLAS, MAJĄCEGO FORMĘ USTALONĄ ZGODNIE Z POPRAWKAMI Z 1983 R.

Należy dopisać nowe prawidło 13-1:

"Prawidło 13-1 - Instalacje wykrywcze dymu

1 Wymagania ogólne

1.1 Wszędzie, gdziekolwiek w tekście niniejszego prawidła użyte jest słowo «instalacja», oznacza ono «instalację wykrywczą dymu».

1.2 Każda wymagana instalacja powinna być zdalna do działania w nieprzerwany sposób z wyjątkiem instalacji działających na zasadzie sekwencyjnego pobierania próbek, co może być zaakceptowane pod warunkiem, że całkowity czas zareagowania instalacji, równy okresowi pomiędzy dwoma kolejnymi pobraniami próbki z tego samego miejsca, jest zgodny z wymaganiami Administracji.

1.3 Urządzenia zasilające w energię, zapewniające działanie instalacji, powinny być kontrolowane pod względem ciągłości dostarczania mocy. Wystąpienie zaniku zasilania powinno spowodować wystąpienie sygnału optycznego i dźwiękowego na tablicy kontrolnej oraz na mostku nawigacyjnym; sygnał ten powinien wyraźnie różnić się od sygnału wskazującego wykrycie dymu.

1.4 Należy przewidzieć rezerwowe źródło energii dla urządzeń elektrycznych stosowanych w instalacji.

1.5 Tablica kontrolna powinna być umieszczona na mostku nawigacyjnym lub w pomieszczeniu głównego posterunku pożarowego.

1.6 Wykrycie dymu lub innych produktów spalania powinno spowodować wystąpienie sygnału optycznego i dźwiękowego na tablicy kontrolnej i na mostku nawigacyjnym.

1.7 Na tablicy kontrolnej lub w jej pobliżu powinna być umieszczona wyraźna informacja określająca chronione pomieszczenia.

1.8 Urządzenie rurociągów instalacji powinno być takie, aby można było łatwo ustalić miejsce pożaru.

1.9 Należy dostarczyć odpowiednie instrukcje i części zamienne dla przeprowadzania prób i konserwacji instalacji.

1.10 Należy okresowo sprawdzać funkcjonowanie instalacji zgodnie z wymaganiami Administracji. Instalacja powinna być takiego typu, ażeby sprawdzanie właściwego jej działania oraz ponowne jej przywrócenie do warunków roboczych nie wymagało wymiany żadnych części składowych.

1.11 Instalacja powinna być tak zaprojektowana, wykonana i zainstalowana, aby uniemożliwiała przenikanie jakichkolwiek substancji trujących lub łatwopalnych lub środków gaśniczych do pomieszczeń służbowych i mieszkalnych, posterunku dowodzenia lub przedziału maszynowego.

2 Wymagania instalacyjne

2.1 W każdym zamkniętym pomieszczeniu, dla którego wymagane jest objęcie go instalacją wykrywczą dymu, powinna znajdować się co najmniej jedna końcówka poboru dymu. Jeżeli jednak pomieszczenie jest przeznaczone do przewozu oleju lub ładunku chłodzonego prądem z ładunkiem, dla którego wymagane jest instalowanie instalacji wykrywczą dymu, to można zastosować środki do odcięcia końcówek poboru dymu w takich pomieszczeniach od instalacji. Środki takie powinny odpowiadać wymaganiom Administracji.

2.2 Końcówki poboru dymu powinny być tak umieszczone, aby uzyskać ich optymalne osiągi, i rozstawione w takich odstępach, aby żadna część obszaru pod pokładem nie wynosiła więcej niż 12 m /mierzone poziomo od końcówki/. Jeżeli instalacje stosowane są w pomieszczeniach, które mogą być wentylowane mechanicznie, to rozmieszczając końcówki poboru dymu należy uwzględnić wpływ wentylacji.

2.3 Końcówki poboru dymu należy umieszczać w takich miejscach, gdzie istnieje małe prawdopodobieństwo ich uszkodzenia mechanicznego.

2.4 Do żadnego punktu analizy dymu nie należy podłączać więcej niż cztery końcówki poboru dymu.

2.5 Końcówki poboru dymu z więcej niż jednego pomieszczenia zamkniętego nie powinny być podłączone do tego samego punktu analizy dymu.

2.6 Rury doprowadzające dym powinny być samościekowe i powinny być odpowiednio zabezpieczone przed uderzeniem lub uszkodzeniem przez przemieszczający się ładunek.

3 Wymagania projektowe

3.1 Instalacja i jej wyposażenie powinny być odpowiednio zaprojektowane pod względem odporności na zmiany i stany nie ustalone napięcia zasilającego, zmiany temperatury otoczenia, drgania, wilgotność, wstrząsy, udary i korozję normalnie występujące na statku; należy również przewidzieć uniknięcie możliwości zapłonu łatwopalnej mieszaniny gazu z powietrzem.

3.2 Czujka powinna mieć zaświadczenie, że zadziała, zanim gęstość dymu wewnątrz komory czujnikowej przekroczy 6,65% zaciemnienia na metr.

3.3 Wentylatory wyciągowe powinny być zdublowane. Wentylatory te powinny mieć wystarczającą wydajność do stosowania ich w warunkach normalnych oraz w przypadku gdy chronione pomieszczenie jest wentylowane; całkowity czas zadziałania /przejścia dymu z pomieszczenia do punktu analizy dymu/ powinien być zgodny z wymaganiami Administracji.

3.4 Tablica kontrolna powinna umożliwiać obserwację dymu w poszczególnych rurach doprowadzających.

3.5 Należy przewidzieć środki do kontroli przepływu powietrza przez rury doprowadzające oraz, na ile jest to praktycznie wykonalne, zapewnić pobieranie jednakowych ilości powietrza z każdej z połączonych ze sobą końcówek poboru dymu.

3.6 Średnica wewnętrzna rur doprowadzających powinna wynosić co najmniej 12 mm z wyjątkiem przypadków, gdy są one stosowane w połączeniu ze stałymi gazowymi instalacjami gaśniczymi, w których minimalna średnica rury powinna być wystarczająca do wpuszczenia gazu gaśniczego w określonym czasie.

3.7 Należy przewidzieć urządzenie do okresowego przędmuchiwania sprężonym powietrzem rur doprowadzających."

Prawidło 15 - Instalacje paliwa ciekłego, oleju smarowego i innych olejów łatwozapalnych

Ustęp 2.6 należy zastąpić następującym:

"2.6 Należy przewidzieć skuteczne i bezpieczne sposoby dla określenia ilości paliwa ciekłego w każdym ze zbiorników paliwa ciekłego.

6.1 Jeżeli stosowane są rury sondażowe, to nie powinny one kończyć się w żadnym pomieszczeniu, gdzie mogłoby powstać ryzyko zapalenia się pochodzącego z nich wycieku. W szczególności rury sondażowe nie powinny kończyć się w pomieszczeniach pasażerskich ani załogowych. Jeżeli jednak Administracja uzna, że wymaganie to jest niewykonalne, może zezwolić na to, aby rury sondażowe kończyły się w przedziałach maszynowych pod warunkiem spełnienia następujących wymagań:

6.1.1 należy dodatkowo zainstalować wskaźnik poziomu paliwa odpowiadający wymaganiom zawartym w podpunkcie 6.2;

6.1.2 zakończenia rur sondażowych powinny znajdować się w miejscach oddalonych od miejsc o dużym niebezpieczeństwie zapłonu, chyba że podjęte zostały takie środki ostrożności, jak zamontowanie skutecznie działających osłon nie dopuszczających do kontaktu paliwa, w przypadku jego przecieku przez końcówki rur sondażowych, ze źródłem zapłonu;

6.1.3 zakończenia rur sondażowych powinny być wyposażone w samozamykające urządzenia zaślepiające oraz, w samozamykający kurek kontrolny o małej średnicy, zainstalowany poniżej urządzenia zaślepiającego, dla umożliwienia sprawdzenia obecności paliwa przed otwarciem urządzenia zaślepiającego. Należy przewidzieć zabezpieczenie uniemożliwiające spowodowanie niebezpieczeństwa zapłonu

nu w przypadku przecieku paliwa przez kurek kontrolny.

6.2 Zamiast rur sondażowych można stosować inne wskaźniki poziomu paliwa. Urządzenia takie, podobnie jak te przewidziane w ustępie 6.1.1, powinny odpowiadać następującym warunkom:

6.2.1 na statkach pasażerskich urządzenia takie nie powinny powodować konieczności wykonania przejścia przez ścianę zbiornika poniżej jego szczytu, a ich uszkodzenie lub przepełnienie zbiornika nie powinno spowodować wyciekania paliwa;

6.2.2 na statkach towarowych uszkodzenie takich urządzeń lub przepełnienie zbiornika nie powinno spowodować wyciekania paliwa. Zabrania się stosowania cylindrycznych szkieł poziomowskazowych. Administracja może zezwolić na stosowanie poziomowskazów z płaską szybką szklaną oraz z samozamykającymi się zaworami między poziomowskazami a zbiornikami paliwa.

Również inne urządzenia mogą być uznane przez Administrację; muszą one być utrzymywane we właściwym stanie w celu zapewnienia ich stałej dokładności działania."

Ustęp 3 należy zastąpić następującym:

"Urządzenia do przechowywania, rozprowadzania i użytkowania oleju stosowanego w instalacjach smarowania pod ciśnieniem powinny być takie, aby zapewnić bezpieczeństwo statku i osób, które się na nim znajdują. Urządzenie zainstalowane w pomieszczeniach maszynowych kategorii A i, jeżeli jest to praktycznie możliwe, w innych pomieszczeniach maszynowych, powinny spełniać co najmniej postanowienia ustępów 2.1, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 i 2.8, przy czym:

1 nie wyklucza to stosowania w instalacjach smarowania przeziernikowych wskaźników przepływu pod warunkiem, że są one odpowiednio ognioodporne;

2 w pomieszczeniach maszynowych może być dopuszczone stosowanie rur sondażowych; wymagania za-

warte w ustępach 2.6.1.1 i 2.6.1.3 mogą nie być stosowane, pod warunkiem, że rury sondażowe są wyposażone w odpowiednie środki zamknięcia."

Prawidło 38 - Ochrona pomieszczeń ładunkowych nie będących pomieszczeniami kategorii specjalnej, przeznaczonych do przewozu pojazdów mechanicznych z paliwem do ich napędu w zbiornikach

Ustęp 1 należy zastąpić następującym:

"1 Stała pożarowa instalacja wykrywcza

Należy wykonać stałą instalację wykrywczą pożaru oraz alarmową odpowiadającą wymaganiom prawidła 13 lub instalację wykrywczą dymu odpowiadającą wymaganiom prawidła 13-1. Rozwiązanie i urządzenie tej instalacji powinno być rozpatrywane łącznie z wymaganiami dotyczącymi instalacji wentylacyjnej zawartymi w ustępie 3."

Prawidło 40 - Patrole i wykrywanie pożaru, sygnalizacja alarmowa i rozgłoszenia dyspozycyjna

Ustęp 2 należy zastąpić następującym:

"2 Należy przewidzieć stałą instalację wykrywczą pożaru i alarmową odpowiadającą wymaganiom prawidła 13 albo instalację wykrywczą dymu odpowiadającą wymaganiom prawidła 13-1 we wszystkich pomieszczeniach ładunkowych, które zdaniem Administracji nie są dostępne, z wyjątkiem przypadków, kiedy wykaże się Administracji, że statek odbywa podróż tak krótkie, iż stosowanie tego wymagania byłoby nieuzasadnione."

Prawidło 53 - Urządzenia ochrony przeciwpożarowej w pomieszczeniach ładunkowych

Ustęp 2.1 należy zastąpić następującym:

"2.1 Należy przewidzieć stałą instalację wykrywczą pożaru i alarmową odpowiadającą wymaganiom prawidła 13. Stała instalacja wykrywcza pożaru powinna być zdolna do szybkiego wykrycia wybuchu pożaru. Rodzaj czujników, ich rozstawienie i miejsca umieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom Administracji uwzględniającym wpływ instalacji wentylacyjnej i innych istotnych czynników. Po zainstalowaniu instalację należy wypróbować w warunkach normalnej pracy instalacji wentylacyjnej, a całkowity czas jej zadziałania powinien być zgodny z wymaganiami Administracji."

Ustęp 3 należy zastąpić następującym:

"3 Pomieszczenia ładunkowe, inne niż pomieszczenia ładunkowe pojazdowców, przeznaczone do przewozu pojazdów mechanicznych z paliwem do ich napędu w zbiornikach

Pomieszczenia ładunkowe, inne niż pomieszczenia ładunkowe pojazdowców, przeznaczone do przewozu pojazdów mechanicznych z paliwem do ich napędu w zbiornikach, powinny odpowiadać wymaganiom ustępu 2, przy czym zamiast spełnienia wymagań ustępu 2.1 może być dopuszczone zastosowanie instalacji wykrywczej dymu odpowiadającej wymaganiom prawidła 13-1, a wymagania ustępu 2.2.4 mogą nie być spełnione."

Prawidło 54 - Wymagania specjalne dla statków przewożących towary niebezpieczne

Ustęp 2.3 należy zastąpić następującym:

"2.3 Pomieszczenia ładunkowe pojazdowców powinny być wyposażone w stałą instalację wykrywczą pożaru i alarmową odpowiadającą wymaganiom prawidła 13. Wszystkie inne rodzaje pomieszczeń ładunkowych powinny być wyposażone albo w stałą instalację wykrywczą pożaru i alarmową odpowiadającą wymaganiom prawidła 13 albo w instalację wykrywczą dymu odpowiadającą wymaganiom prawidła 13-1. W wypadku zainstalowania instalacji wykrywczej dymu należy zwrócić szczególną uwagę na spełnienie wymagań prawidła 13-1.1.11 w celu zapobieżenia przenikaniu trujących oparów do zajętych rejonów."