

RM-111-139-16

UCHWAŁA NR 135/2016

RADY MINISTRÓW

z dnia 26 października 2016 r.

w sprawie zatwierdzenia przyjętych w Londynie w dniu 21 czerwca 2013 r. i w dniu 11 czerwca 2015 r. zmian do załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.

Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. poz. 443, z 2002 r. poz. 1824, z 2010 r. poz. 1395 oraz z 2011 r. poz. 676) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Zatwierdza się przyjęte w Londynie w dniu 21 czerwca 2013 r. i w dniu 11 czerwca 2015 r. zmiany do załącznika do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem przyjętym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r.

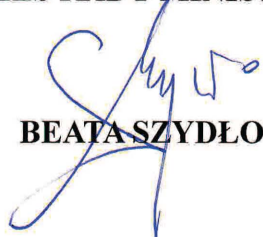
2. Zmiany, o których mowa w ust. 1, stanowią załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie zmian, o których mowa w § 1 ust. 1, powierza się Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



PREZES RADY MINISTRÓW


BEATA SZYDŁO

Rezolucja MSC.350(92)

(Przyjęta w dniu 21 czerwca 2013 r.)

**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1974 r., z późn. zm.**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

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

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

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 92. sesji poprawki do Konwencji, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (i),

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

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2014 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji SOLAS do odnotowania, że zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji wspomniane poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

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

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

**Za zgodność tłumaczenia
z oryginałem**

DYREKTOR
Departamentu Gospodarki Morskiej

Katarzyna Krawiec

Załącznik

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.

ROZDZIAŁ III

ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE

Część B

Wymagania dotyczące statków, środków i urządzeń ratunkowych

Prawidło 19 – Szkolenie i ćwiczenia alarmowe

- 1 Istniejący tekst punktów 2.2 oraz 2.3 zastępuje się następującym:

„2.2 Na statku odbywającym podróż, w czasie której przewiduje się, że pasażerowie będą przebywać na statku dłużej niż 24 godziny, ćwiczenia zbiórki alarmowej z nowo zaokrętowanymi pasażerami powinny być przeprowadzone przed lub niezwłocznie po rozpoczęciu rejsu. Pasażerowie powinni być poinstruowani o użyciu pasów ratunkowych oraz czynnościach, jakie należy podjąć w przypadku zaistnienia niebezpieczeństwa.

2.3 Zawsze, gdy zostaną zaokrętowani nowi pasażerowie, należy udzielić instruktażu bezpieczeństwa dla pasażerów tuż przed rozpoczęciem lub tuż po rozpoczęciu rejsu. Instruktaż ten powinien zawierać wskazówki wymagane w prawidłach 8.2 i 8.4 i powinien być udzielony w formie ogłoszenia w jednym lub więcej językach potencjalnie zrozumiałych dla pasażerów. Instruktaż ten powinien być ogłaszany za pośrednictwem rozgłośni statkowej lub innych równoważnych środków, tak aby potencjalnie mógł być usłyszany przez co najmniej tych pasażerów, którzy go dotychczas nie słyszeli. Instruktaż ten może być włączony do ćwiczeń zbiórki alarmowej wymaganej w punkcie 2.2. Informacyjne karty, plakaty lub programy video wyświetlane na statkowych monitorach mogą być stosowane jako dodatek do instruktażu, lecz nie mogą zastąpić dźwiękowych ogłoszeń.”
- 2 Po istniejącym punkcie 3.2 dodaje się nowy punkt 3.3 o następującej treści:

„3.3 Członkowie załogi odpowiedzialni za wejście do przestrzeni zamkniętych lub operacje ratunkowe powinni uczestniczyć w ćwiczeniach wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych, które mają być prowadzone na pokładzie statku co najmniej raz na dwa miesiące.”
- 3 Istniejące akapity 3.3 oraz 3.4 zostają przenumеровane odpowiednio na 3.4 oraz 3.5. W przenumеровanym punkcie 3.4.2 odniesienie do „punktu 3.3.1.5:” zastępuje się odniesieniem do „punktu 3.4.1.5” oraz w przenumеровanym punkcie 3.4.3 odniesienie do „punktów 3.3.4 i 3.3.5” zastępuje się odniesieniem do „punktów 3.4.4 i 3.4.5”.
- 4 Po przenumеровanym akapicie 3.5 dodaje się następujący nowy akapit:

- „3.6 Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych
- 3.6.1 Ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych powinny być zaplanowane i przeprowadzone w sposób bezpieczny, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych zawartych w zaleceniach opracowanych przez Organizację.
- 3.6.2 Każde ćwiczenia wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych powinny obejmować:
- .1 sprawdzenie i użycie osobistego wyposażenia ochronnego wymaganego dla wejścia;
 - .2 sprawdzenie i użycie środków i procedur komunikacji;
 - .3 sprawdzenie i użycie przyrządów do pomiaru atmosfery w przestrzeniach zamkniętych;
 - .4 sprawdzenie i użycie wyposażenia i procedur ratunkowych; oraz
 - .5 instruktaż pierwszej pomocy i technik reanimacyjnych.”
- 5 W punkcie 4.2, na końcu podpunktu .3, usuwa się słowo „oraz”; na końcu podpunktu.4, znak kropki „.” zastępuje się słowem „ ; oraz”; po podpunkcie.4 dodaje się nowy podpunkt o następującej treści:
- „5 ryzyka związane z przestrzeniami zamkniętymi oraz statkowe procedury bezpiecznego wejścia do takich przestrzeni, które powinny uwzględniać odpowiednio wytyczne zawarte w zaleceniach opracowanych przez Organizację.”
- 6 W punkcie 5, po słowach „ćwiczeń alarmu pożarowego” dodaje się słowa „ćwiczeń wejścia do przestrzeni zamkniętych i operacji ratunkowych,”.

ROZDZIAŁ V

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

Prawidło 19 – Wymagania dotyczące posiadania przez statki systemów nawigacyjnych oraz wyposażenia

- 7 W podpunkcie 1.2.1, słowa „1.2.2 oraz 1.2.3” zastępuje się słowami „ 1.2.2, 1.2.3 oraz 1.2.4”.
- 8 W podpunkcie 1.2.2 usuwa się słowo „oraz” na końcu podpunktu i w podpunkcie 1.2.3 znak kropki „.” zostaje zastąpiony słowem „ ; oraz”.
- 9 Po istniejącym podpunkcie 1.2.3 dodaje się nowy podpunkt o następującej treści:
- „4 być wyposażone w system wymagany w punkcie 2.2.3 następująco:
- .1 statki pasażerskie, niezależnie od wielkości, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2016 r.;
 - .2 statki towarowe o pojemności brutto 3.000 i większej, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2016 r.;

.3 statki towarowe o pojemności brutto 500 i większej, ale mniejszej niż 3.000, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2017 r.; oraz.

.4 statki towarowe o pojemności brutto 150 i większej, ale mniejszej niż 500, nie później niż na pierwszym przeglądzie po dniu 1 stycznia 2018 r.

System alarmu wachtowego na mostku powinien być włączony zawsze, gdy statek płynie po morzu.

Postanowienia punktu 2.2.4 mają zastosowanie również do statków zbudowanych przed dniem 1 lipca 2002 r.”.

- 10 Po nowym podpunkcie 1.2.4 dodaje się nowy punkt o następującej treści:

„1.3 Administracja może zwolnić statki ze stosowania wymagań punktu 1.2.4, jeżeli takie statki zostaną na stałe wycofane z eksploatacji w okresie do dwóch lat od dat implementacji podanych w podpunktach 1.2.4.1 do 1.2.4.4.”

ROZDZIAŁ XI-1

ŚRODKI SPECJALNE DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA NA MORZU

Prawidło 1 – Upoważnienie uznanych organizacji

- 11 Istniejący tekst prawidła 1 zastępuje się następującym:

„Administracja powinna upoważniać organizacje przywołane w prawidło 1/6, łącznie z towarzystwami klasyfikacyjnymi, zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji oraz *Kodeksem Organizacji Uznanych (Kodeksem RO)* składającym się z części 1 i części 2 (których postanowienia powinny być traktowane jako obowiązkowe) oraz części 3 (których postanowienia powinny być traktowane jako zalecane) uchwalonego rezolucją MSC.349(92) wraz z poprawkami jakie mogą być wprowadzane przez Organizację pod warunkiem, że:

- .1 poprawki do części 1 i części 2 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z postanowieniami artykułu VIII niniejszej Konwencji;
- .2 poprawki do części 3 *Kodeksu RO* zostaną przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu zgodnie z jego procedurą; oraz
- .3 wszystkie poprawki przyjęte przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego będą identyczne oraz wejdą w życie lub zaczną obowiązywać odpowiednio w tym samym czasie.

REZOLUCJA MSC.392(95)

(Przyjęta w dniu 11 czerwca 2015 r.)

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

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

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII lit. b) pkt (vi) ppkt (2) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (zwanej dalej „Konwencją”) dotyczący procedury wprowadzania poprawek mającej zastosowanie do załącznika do Konwencji, innej niż przepisy rozdziału I,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 95. sesji poprawki do Konwencji, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (i),

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

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2016 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA Umawiające się Rządy będące stronami Konwencji do odnotowania, że zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji wspomniane poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

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

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

**Za zgodność tłumaczenia
z oryginałem**


DYREKTOR
Departamentu Gospodarki Morskiej
Katarzyna Krzywdą

ZAŁĄCZNIK

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r. z późn. zm.

ROZDZIAŁ II-1

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

Część A

Postanowienia ogólne

Prawidło 2 – Definicje

1 Po istniejącym pkt 28 dodaje się następujące pkt 29 i 30:

„29 Kodeks IGF oznacza Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa dla statków używających jako paliwa gazów lub innych paliw o niskiej temperaturze zapłonu, przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Organizacji na mocy rezolucji MSC.391(95), która może być zmieniona przez Organizację, pod warunkiem, że takie poprawki zostaną przyjęte, wejdą w życie i zaczną obowiązywać zgodnie z przepisami art. VIII Konwencji w obecnym jej brzmieniu dotyczącymi procedur wprowadzania poprawek do załącznika innego niż rozdział I.

30 Paliwo o niskiej temperaturze zapłonu oznacza paliwo gazowe lub ciekłe, którego temperatura zapłonu jest niższa niż dozwolona na mocy prawidła II-2/4.2.1.1.”

Część F

Alternatywne projekty i rozwiązania

Prawidło 55 – Alternatywne projekty i rozwiązania

2 Istniejące pkt 1–3 otrzymują brzmienie:

„1 Cel

Celem niniejszego prawidła jest podanie metodologii dla alternatywnych projektów i rozwiązań urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych i systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

2 Postanowienia ogólne

2.1 Projekty i rozwiązania urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznej i systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu mogą odbiegać od wymagań podanych w częściach C, D, E lub G, pod warunkiem że alternatywne projekty i rozwiązania spełniają cel tych wymagań i zapewniają równoważny z niniejszym rozdziałem poziom bezpieczeństwa.

2.2 Jeżeli alternatywne projekty lub rozwiązania odbiegają od normatywnych wymagań części C, D, E lub G, należy dokonać technicznej analizy, oceny i zatwierdzenia projektu i rozwiązań, zgodnie z niniejszym prawidłem.

3 Analiza techniczna

W oparciu o wytyczne opracowane przez Organizację* należy przygotować i przedłożyć Administracji analizę techniczną, która jako minimum powinna zawierać następujące elementy:

.1 określenie typu statku, urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych, systemów przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu oraz odnośnych pomieszczeń;

.2 wskazanie wymagań normatywnych, których urządzenia maszynowe, instalacje elektryczne i systemy przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu nie będą spełniały;

.3 wskazanie powodów, dla których proponowany projekt nie będzie spełniał wymagań normatywnych, poparte zgodnością z innymi uznanymi normami technicznymi lub przemysłowymi;

.4 określenie kryteriów działania dla statku, urządzeń maszynowych, instalacji elektrycznych, systemu przechowywania i dystrybucji paliw o niskiej temperaturze zapłonu lub odnośnych pomieszczeń, których dotyczą odpowiednie wymagania normatywne:

.1 kryteria działania powinny zapewniać poziom bezpieczeństwa nie niższy niż odpowiednie wymagania normatywne zawarte w częściach C, D, E lub G; oraz

.2 kryteria działania powinny być wymierne i mierzalne;

.5 szczegółowy opis alternatywnego projektu i rozwiązań, łącznie z listą założeń przyjętych do projektu i wszelkich proponowanych ograniczeń lub warunków eksploatacyjnych;

.6 techniczne uzasadnienie pokazujące, że alternatywny projekt i rozwiązania spełniają kryteria bezpieczeństwa działania; oraz

.7 ocenę ryzyka przeprowadzoną w oparciu o identyfikację potencjalnych usterek i zagrożeń związanych z propozycją.

3 Po istniejącej części F dodaje się część G w następującym brzmieniu:

„Część G

Statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu

Prawidło 56 – Stosowanie

1 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 niniejsza część ma zastosowanie do statków używających paliw o niskiej temperaturze zapłonu:

.1 których umowa na budowę jest datowana na 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie;

.2 w przypadku braku umowy na budowę, których stępki zostały położone lub które znajdują się na podobnym stadium budowy w dniu 1 lipca 2017 r. lub po tej dacie; lub

.3 których data dostarczenia przyda na dzień 1 stycznia 2021 r. lub po tej dacie.

Takie statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu muszą spełniać wymagania niniejszej części, jak również wszelkie inne obowiązujące wymagania istniejących prawideł.

2 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 statek, bez względu na datę budowy, w tym statek zbudowany przed dniem 1 stycznia 2009 r., który przechodzi na używanie paliw o niskiej

temperaturze zapłonu w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie, jest traktowany jako statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu z dniem rozpoczęcia takiego przejścia.

3 Z wyjątkiem przypadków określonych w pkt 4 i 5 statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu, bez względu na datę jego budowy, w tym statek zbudowany przed dniem 1 stycznia 2009 r., który w dniu 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie zobowiązuje się używać paliw o niskiej temperaturze zapłonu innych niż te, których używanie pierwotnie zostało zatwierdzone przed 1 stycznia 2017, jest traktowany jako statek używający paliw o niskiej temperaturze zapłonu z dniem rozpoczęcia takiego przedsięwzięcia.

4 Niniejsza część nie ma zastosowania do gazowców, zgodnie z określeniem w prawidło VII/11.2:

.1 używających swoich ładunków jako paliwa i spełniających wymagania Kodeksu IGC, określone w prawidło VII/11.1; lub

.2 używających innych paliw gazowych o niskiej temperaturze zapłonu, pod warunkiem, że projekt i rozwiązania systemów przechowywania i dystrybucji dla takich paliw gazowych spełniają wymagania Kodeksu IGC dotyczące gazu jako ładunku.

5 Niniejsza część nie ma zastosowania do statków należących do Umawiającego się Rządu ani przez niego eksploatowanych i wykorzystywanych, na chwilę obecną, wyłącznie do celów niekomercyjnej służby rządowej. Zaleca się jednak, aby statki należące do Umawiającego się Rządu lub przez niego eksploatowane i wykorzystywane, na chwilę obecną, wyłącznie do celów niekomercyjnej służby rządowej, w stopniu, w jakim jest to rozsądne i wykonalne, były eksploatowane w sposób spójny z przepisami zawartymi w niniejszej części.

Prawidło 57 – Wymagania dla statków używających paliw o niskiej temperaturze zapłonu.

Z wyjątkiem przypadków określonych w prawidłach 56.4 i 56.5 statki używające paliw o niskiej temperaturze zapłonu muszą spełniać wymagania Kodeksu IGF”.

ROZDZIAŁ II-2

BUDOWA – OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA, WYKRYWANIE I GASZENIE POŻARÓW

Część B

Zapobieganie pożarom i wybuchom

Prawidło 4 – Prawdopodobieństwo zapłonu

4 W pkt 2.1.3.4 usuwa się słowo „i”.

5 w pkt 2.1 istniejący ppkt .4 otrzymuje następujące brzmienie:

„4 na statkach towarowych, do których nie ma zastosowania część G rozdziału II-1, może być dozwolone stosowanie paliwa olejowego o temperaturze zapłonu niższej niż ta, jaką określono w pkt 2.1.1, np. ropy naftowej, pod warunkiem, że paliwo takie nie jest przechowywane w żadnym z pomieszczeń maszynowych oraz pod warunkiem zatwierdzenia przez Administrację kompletnej instalacji paliwa; oraz

.5 na statkach, do których nie ma zastosowania część G rozdziału II-1, dozwolone jest stosowanie paliwa olejowego o temperaturze zapłonu niższej niż ta, jaką określono w pkt 2.1.1.

6 Na końcu istniejącego pkt 5.3.2.2 dodaje się zdanie w następującym brzmieniu:

„ W przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie wszystkie izolacje muszą nadal pozwalać na przepływ dużych ilości oparów, powietrza lub mieszanin gazu obojętnego podczas załadunku i balastowania lub podczas wyładunku zgodnie z prawidłem 11.6.1.2.”

Część C

Tłumienie pożarów

Prawidło 11 – Integralność konstrukcji

7 Na końcu istniejącego pkt 6.2 dodaje się zdanie w następującym brzmieniu:

„W przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie otwory powinny być rozmieszczone zgodnie z prawidłem 4.5.3.4.1.”

8 W pkt 6.3.2 pomiędzy pierwszym a drugim zdaniem umieszczony zostaje następujący tekst:

„Ponadto w przypadku zbiornikowców zbudowanych z dniem 1 stycznia 2017 r. lub po tej dacie dodatkowe środki muszą być w stanie zapobiegać powstaniu nadciśnienia lub podciśnienia w przypadku awarii lub niezamierzonego zamknięcia się zaworów odcinających wymaganych w prawidło 4.5.3.2.2.”

Część G

Wymagania specjalne

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

9 Istniejący pkt 3.1.2 otrzymuje brzmienie:

"3.1.2 Wykonanie wentylacji

3.1.2.1 Na statkach pasażerskich wentylacja mechaniczna powinna być całkowicie oddzielona od innych systemów wentylacji. Wentylacja mechaniczna powinna działać w sposób zapewniający wymiany powietrza w co najmniej takiej liczbie, jaka jest wymagana w pkt 3.1.1, przez cały czas, gdy w pomieszczeniach znajdują się pojazdy, z wyjątkiem przypadków gdy, zapewniony jest system kontroli jakości powietrza zgodnie z pkt 3.1.2.4. Kanały wentylacyjne obsługujące takie pomieszczenia ładunkowe powinny być skutecznie uszczelnione i powinny być oddzielne dla każdego takiego pomieszczenia. Powinna istnieć możliwość sterowania systemem wentylacji z miejsca znajdującego się poza takimi pomieszczeniami.

3.1.2.2 Na statkach towarowych, wentylatory powinny normalnie pracować w sposób ciągły i zapewniać wymiany powietrza w co najmniej takiej liczbie, jaka jest wymagana w pkt 3.1.1, zawsze gdy na pokładzie znajdują się pojazdy, z wyjątkiem przypadków gdy, zapewniony jest system kontroli jakości powietrza zgodnie z pkt 3.1.2.4. Jeżeli jest to praktycznie niewykonalne, to wentylatory powinny pracować przez ograniczony czas w ciągu dnia, kiedy pozwala na to pogoda, a w każdym razie przez odpowiedni czas przed rozładunkiem, po którym to czasie należy sprawdzić, że pomieszczenie ro-ro lub samochodowe jest odgazowane. Do tego celu na statku powinien znajdować się jeden lub więcej przenośnych przyrządów do wykrywania gazów palnych. Wentylacja powinna być całkowicie oddzielona od innych systemów wentylacyjnych. Kanały wentylacyjne obsługujące pomieszczenia ro-ro lub samochodowe powinny być skutecznie

uszczelnione dla każdego pomieszczenia ładunkowego. Powinna istnieć możliwość sterowania systemem wentylacji z miejsca znajdującego się poza takimi pomieszczeniami

3.1.2.3 Wentylacja powinna być tak rozwiązana, aby nie dopuścić do nagromadzenia się powietrza oraz powstawania stref zastoju.

3.1.2.4 W przypadku wszystkich statków posiadających system kontroli jakości powietrza zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację wentylacja może zapewniać mniejszą liczbę wymian powietrza lub mniejszą ilość wentylacji. To złagodzenie wymagań nie ma zastosowania do pomieszczeń, gdzie na mocy pkt 3.2.2 tego przepisu wymagane jest co najmniej 10 wymian powietrza na godzinę i do pomieszczeń podlegających wymaganiom przepisów 19.3.4.1 i 20-1.

DODATEK

CERTYFIKATY

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

10 Po pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.1”

11 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.11.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

12 Istniejący pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. że przegląd wykazał, iż:

.1 stan konstrukcji kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w powyższym przepisie był zadowalający i statek czynił zadość odpowiednim wymaganiom rozdziałów II-1 oraz II-2 Konwencji (innym niż wymagania dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego i planów ochrony przeciwpożarowej); oraz

.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A4.”

REZOLUCJA MSC.395(95)

(Przyjęta w dniu 11 czerwca 2015 r.)

POPRAWKI DO PROTOKOŁU z 1988 r. DOTYCZĄCEGO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974, z późn. zm.

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

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

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ art. VIII lit. b) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (zwanej dalej „Konwencją”) i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (Protokół z 1988 r. dotyczący SOLAS) dotyczące procedury wprowadzania poprawek do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS,

UWZGLĘDNIAJĄC na swojej 95. sesji poprawki do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (i) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (iv) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, poprawki do dodatku do załącznika do Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, których treść przedstawiono w załączniku do niniejszej rezolucji;

2 WSKAZUJE, zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vi) ppkt (2) lit. bb) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS, że poprawki te zostaną uznane za przyjęte w dniu 1 lipca 2016 r., chyba że przed tym dniem więcej niż jedna trzecia Stron Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS lub Stron posiadających floty handlowe stanowiące łącznie nie mniej niż 50 procent pojemności brutto światowej floty handlowej zgłoszą Sekretarzowi Generalnemu swój sprzeciw wobec tych poprawek;

3 ZAPRASZA odnośne Strony do odnotowania, że zgodnie z art. VIII lit. b) pkt (vii) ppkt (2) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS wspomniane poprawki wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. po ich zatwierdzeniu zgodnie z ust. 2 powyżej;

4 PROSI Sekretarza Generalnego, aby na potrzeby art. VIII lit. b) pkt (v) Konwencji i art. VI Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS przekazał wszystkim Stronom Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie niniejszej rezolucji oraz treść poprawek zawartych w załączniku; oraz

5 PROSI PONADTO Sekretarza Generalnego, aby przekazał członkom Organizacji, którzy nie są Stronami Protokołu z 1988 r. dotyczącego SOLAS kopie niniejszej rezolucji oraz załącznik do niej.

**Za zgodność tłumaczenia
z oryginałem**

DYREKTOR
Departamentu Gospodarki Morskiej

Katarzyna Krzywda

ZAŁĄCZNIK

POPRAWKI DO PROTOKOŁU z 1988 r. DOTYCZĄCEGO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r.

ZAŁĄCZNIK

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO ZAŁĄCZNIKA DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r.

DODATEK

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DO DODATKU DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

1 Po istniejącym pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w następującym brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.1”

2 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.11.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA KONSTRUKCJI STATKU TOWAROWEGO

3 Istniejący pkt 2. otrzymuje brzmienie:

„2. że przegląd wykazał, iż:

.1 stan konstrukcji kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia określonego w powyższym prawidło był zadowalający i statek czynił zadość odpowiednim wymaganiom rozdziałów II-1 oraz II-2 Konwencji (innym niż wymagania dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego i planów ochrony przeciwpożarowej); oraz

.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.4.”

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO

4 Po istniejącym pkt 2.1 dodaje się nowy pkt 2.2 w następującym brzmieniu:

„2.2 statek czynił zadość wymaganiom części G rozdziału II-1 Konwencji używając jako paliwa/N.A.4.”

5 Odpowiednio zmieniona zostaje numeracja istniejących pkt 2.2–2.12.