

# *Polski Rejestr Statków*

## **PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH**

**ZMIANY NR 1/2013**

do

**CZĘŚCI IV  
STATECZNOŚĆ I NIEZATAPIALNOŚĆ**

2010



GDĄŃSK

*Zmiany Nr 1/2013 do Części IV – Stateczność i niezatapialność – 2010, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 13 lutego 2013 r. i wchodzi w życie z dniem 1 marca 2013 r.*

© Copyright by Polski Rejestr Statków, 2013

PRS/AW, 02/2013

***Wprowadza się następujące zmiany do Części IV – Stateczność i niezatapialność – 2010:***

1. *Dodaje się podrozdział 1.12:*

**1.12 Wymiana wód balastowych**

**1.12.1** Operacje wymiany wód balastowych na statku powinny się przeprowadzać zgodnie z zatwierdzonym *Ballast Water Management Plan*.

2. *Punkt 3.5.3 otrzymuje brzmienie:*

**3.5.3** Rozmieszczenie, ułożenie i mocowanie ładunku drewna na pokładzie powinno spełniać co najmniej wymagania zawarte w wydanym przez IMO *Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes* (2011 TDC Code) – patrz *Publikacja Nr 32/P – Wymagania dotyczące rozmieszczenia i mocowania ładunków na statkach morskich*.

3. *Punkt 3.5.4 otrzymuje brzmienie:*

**3.5.4** Poprawiona wysokość metacentryczna statku załadowanego drewnem powinna być nie mniejsza niż 0,10 m – podczas całej podróży, uwzględniając również namakalność drewna i oblodzenie.

Zaleca się, aby poprawiona wysokość metacentryczna nie była większa niż 3% szerokości statku, pod warunkiem spełnienia pozostałych kryteriów stateczności.

4. *Punkt 5.3.1.4 otrzymuje brzmienie:*

**5.3.1.4** Statek spełniający wymagania podrozdziału 5.2 i wymagania niniejszego podrozdziału 5.3.1 otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [P].

5. *Dodaje się punkt 5.3.1.5:*

**5.3.1.5** Istniejący statek pasażerski otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [1] lub [2].

6. *Dodaje się punkt 5.3.1.6:*

**5.3.1.6** Statki o długości, zgodnie z prawidłem II-1/2.5 z *Konwencji SOLAS*, co najmniej 120 m lub posiadające trzy albo więcej głównych stref pionowych powinny być tak zaprojektowane, żeby istotne systemy wyszczególnione w prawidło II-2/21.4 z *Konwencji SOLAS* pozostały zdolne do działania w czasie zalewania<sup>1</sup> dowolnego pojedynczego przedziału wodoszczelnego.

W celu zapewnienia kapitanowi informacji operacyjnej dla bezpiecznego dotarcia do portu po zalaniu, statki pasażerskie zbudowane w dniu 1 stycznia 2014 r. lub po tej dacie powinny:

---

<sup>1</sup> Patrz *Interim Explanatory Notes* zawarte w cyrkularzu MSC. 1/Circ. 1369 dotyczące oceny funkcjonowania systemów statku po pożarze lub zatopieniu.

- posiadać pokładowy komputer do obliczeń statecznościowych, lub
  - mieć wsparcie z lądu,
- zgodne ze wskazówkami opracowanymi przez IMO<sup>2</sup>.

7. *Punkt 5.3.3.3 otrzymuje brzmienie:*

**5.3.3.3** Statek spełniający wymagania podrozdziału 5.2 i wymagania niniejszego podrozdziału 5.3.3 otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [T].

8. *Punkt 5.3.5.3 otrzymuje brzmienie:*

**5.3.5.3** Statek spełniający wymagania podrozdziału 5.2 i wymagania niniejszego podrozdziału 5.3.5 otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [SP].

9. *Punkt 5.3.7.3 otrzymuje brzmienie:*

**5.3.7.3** Statek spełniający wymagania podrozdziału 5.2 i wymagania niniejszego podrozdziału 5.3.7 otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [CH].

10. *Punkt 5.3.8.3 otrzymuje brzmienie:*

**5.3.8.3** Statek spełniający wymagania podrozdziału 5.2 i wymagania niniejszego podrozdziału 5.3.8 otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy [G].

11. *W ZAŁĄCZNIKU 5 podrozdział 3.2 otrzymuje brzmienie:*

**3.2 Założenia dotyczące uszkodzenia**

**3.2.1** Należy założyć, że uszkodzenie może wystąpić w dowolnym miejscu na całej długości statku, pomiędzy poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi.

**3.2.2** Wzdłużny rozmiar uszkodzenia należy przyjąć:

- dla statków o długości ( $L$ ) nie większej niż 43 m: 10%  $L$ ,
- dla statków o długości ( $L$ ) większej niż 43 m: 3 m plus 3%  $L$ .

W odniesieniu do statków, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy<sup>3</sup> w dniu 22 listopada 2012 roku lub po tej dacie:

- dla statków o długości ( $L$ ) nie większej niż 43 m: 10%  $L$ ,

<sup>2</sup> Patrz *Guidelines on operational information for Master of passenger ships for safe return to port by own power or under tow* zawarte w cyrkularzu MSC. 1/Circ.1400.

<sup>3</sup> Podobny etap budowy oznacza stadium:

- a) po rozpoczęciu budowy, którą można utożsamić z konkretnym statkiem oraz
- b) po zaczęciu montażu tego statku, obejmującego przynajmniej 50 ton konstrukcji lub 1% szacunkowej masy całej materiału konstrukcyjnego, w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza.

- dla statków o długości ( $L$ ) większej niż 43 m, ale mniejszej niż 80 m: 3 m plus  $3\%L$ ,
- dla statków o długości ( $L$ ) wynoszącej od 80 m do 100 m:  $1/3L^{2/3}$ .

**3.2.3** Pionowy rozmiar uszkodzenia należy przyjąć na całej wysokości statku, mierząc od dolnej krawędzi pokładu ładunkowego.

**3.2.4** Poprzeczny rozmiar uszkodzenia należy przyjąć jako równy 760 mm, mierzony od burty statku prostopadle do płaszczyzny symetrii na poziomie letniej wodnicy ładunkowej.

W odniesieniu do statków, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 22 listopada 2012 roku lub po tej dacie:

- dla statków o długości ( $L$ ) mniejszej niż 80 m: 760 mm,
- dla statków o długości ( $L$ ) wynoszącej od 80 m do 100 m:  $B/20$ , ale nie mniej niż 760 mm ( $B$  – szerokość statku).

Poprzeczny rozmiar uszkodzenia powinien być mierzony wewnątrz statku, od burty statku, prostopadle do płaszczyzny symetrii na poziomie letniej wodnicy ładunkowej.

**3.2.5** Poprzeczna gródź wodoszczelna rozciągająca się od burty statku do wewnątrz na odległość 760 mm lub więcej na poziomie letniej wodnicy ładunkowej i łącząca się ze wzdłużnymi grodziami wodoszczelnymi może być uważana jako poprzeczna gródź wodoszczelna dla celów obliczeń niezatapialności statku.

W odniesieniu do statków, których stępka została położona, lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 22 listopada 2012 roku lub po tej dacie:

- dla statków o długości ( $L$ ) mniejszej niż 80 m: poprzeczna gródź wodoszczelna rozciągająca się od burty statku do wewnątrz na odległość 760 mm lub więcej na poziomie letniej wodnicy ładunkowej i łącząca się ze wzdłużnymi grodziami wodoszczelnymi może być uważana jako poprzeczna gródź wodoszczelna dla celów obliczeń niezatapialności statku,
- dla statków o długości ( $L$ ) wynoszącej od 80 m do 100 m: poprzeczna gródź wodoszczelna rozciągająca się od burty statku do wewnątrz na odległość  $B/20$  lub większą (ale nie mniejszą niż 760 mm) na poziomie letniej wodnicy ładunkowej i łącząca się ze wzdłużnymi grodziami wodoszczelnymi może być uważana jako poprzeczna gródź wodoszczelna dla celów obliczeń niezatapialności statku.

**3.2.6** Jeżeli w założonym rejonie uszkodzenia rozmieszczone są rurociągi, kanały lub tunele, to należy zastosować rozwiązania zapobiegające postępującemu zatapianiu przez nie przedziałów innych aniżeli przyjęte jako zatopione w rozpatrywanym przypadku.

**3.2.7** Jeżeli uszkodzenie o mniejszym rozmiarze niż podano w 3.2.2 i/lub 3.2.3 i/lub 3.2.4 powoduje poważniejsze skutki, to takie mniejsze uszkodzenie powinno być przyjęte w obliczeniach.

**3.2.8** Jeżeli poprzeczna gródź wodoszczelna znajduje się w obrębie przyjętego uszkodzenia poprzecznego i ma w rejonie zbiornika dna podwójnego lub burtowego uskok większy niż 3,05 m, to zbiorniki dna podwójnego lub burtowe, przyległe do uskoku poprzecznej grodzi wodoszczelnej należy również uważać za zatapiane.

**3.2.9** Jeżeli odległość pomiędzy najbliższymi poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi lub odległość pomiędzy poprzecznymi płaszczyznami przechodzącymi przez najbliższe sobie położone uskoki tych grodzi jest mniejsza niż wzdłużny rozmiar uszkodzenia określony w 3.2.2, tylko jedną z tych grodzi można uznać za efektywnie spełniającą warunek podany w 3.2.1.

---