

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

ZMIANY NR 2/2010

do

CZEŚCI V

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

2008



GDĄSK

Zmiany Nr 2/2010 do Części V – Ochrona przeciwpożarowa – 2008, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 8 lutego 2010 r. i wchodzi w życie z dniem 11 lutego 2010 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2010

PRS/AW, 02/2010

Wprowadza się następujące zmiany do Części V – Ochrona przeciwpożarowa:

1. W spisie treści dodaje się podrozdziały 6.1.22 do 6.1.25:

- 6.1.22** Zabezpieczenie przeciwpożarowe kanału wentylacji wyciągowej z głównej pralni (chemicznej)
- 6.1.23** Wymagania dla dużych statków pasażerskich w kontekście katastrof pożarowych – gdy pożar nie przekroczy progu katastrofy
- 6.1.24** Wymagania dla dużych statków pasażerskich w kontekście katastrof pożarowych – gdy pożar przekroczy próg katastrofy
- 6.1.25** Centrum bezpieczeństwa

2. W podrozdziale 1.2 dodaje się następujące definicje:

Centrum bezpieczeństwa – posterunek dowodzenia (w odniesieniu do wymagań dla statków pasażerskich) przeznaczony do zarządzania bezpieczeństwem w sytuacjach awaryjnych. Stanowiska do obsługi, sterowania oraz/lub monitorowania systemów bezpieczeństwa stanowią integralną część centrum bezpieczeństwa.

Rejon bezpieczny w kontekście katastrofy pożarowej – każdy rejon w aspekcie możliwości ulokowania w nim osób (w odniesieniu do wymagań dla dużych statków pasażerskich), który nie zostanie zalany, a który znajduje się poza główną strefą (strefami) pionową objętą pożarem, taki, w którym można bezpiecznie ulokować wszystkie osoby znajdujące się na statku w celu zapewnienia im ochrony przed zagrożeniem dla życia lub zdrowia oraz zapewnienia podstawowych warunków do przetrwania katastrofy.

3. Pierwsze zdanie w punkcie 2.7.2 otrzymuje brzmienie:

Urządzenia takie, montowane w zamkniętych pomieszczeniach lub na pokładach otwartych, powinny mieć następujące wyposażenie:

4. Dodaje się punkt 6.1.3.4:

6.1.3.4 Atria powinny być chronione przegrodami pożarowymi następująco:

- .1** ścianki zewnętrzne atrium powinny tworzyć obudowę klasy A, o odporności ogniowej zgodnej z wymaganiami podanymi w tabelach 6.1.4-1 i 6.1.5-1;
- .2** pokłady oddzielające pomieszczenia znajdujące się wewnątrz atrium powinny mieć odporność ogniową zgodną z wymaganiami podanymi w tabelach 6.1.4-2 i 6.1.5-2, w zależności od kategorii sąsiadujących pomieszczeń.

5. W punkcie 6.1.4.2, w kategorii (8), dodaje się kolejne wyliczenie:

– magazyny sklepów.

6. W punkcie **6.1.5.2** w uwadze c) do tabel **6.1.5-1** i **6.1.5-2**, na końcu, dodaje się zapis:

Nie wymaga się klasy odporności ogniowej dla ścianek oddzielających mostek nawigacyjny od centrum bezpieczeństwa, jeśli centrum bezpieczeństwa znajduje się w obrębie mostka nawigacyjnego.

7. W punkcie **6.1.6.10.3**, w trzecim zdaniu, skreśla się zapis:
„pomieszczeń ogólnego użytku”.

8. W punkcie **6.1.6.10.3**, na końcu, dodaje się zdanie:

Pomieszczenia ogólnego użytku mogą mieć bezpośredni dostęp także do obudowanych klatek schodowych, z wyjątkiem wyjść zza kulis pomieszczeń teatralnych.

9. W punkcie **6.1.6.10.5**, na końcu, dodaje się zdanie:

Zamiast oznakowania dróg ewakuacji za pomocą systemu oświetlenia dolnego lub fotoluminescencyjnych taśm świecących, na statku może być zastosowany alternatywny system kierowania ewakuacją, spełniający wymagania zawarte w wydanym przez IMO cyrkularzu MSC/Circ.1167 i uznany zgodnie z tymczasowymi wytycznymi dotyczącymi zatwierdzenia, prób i konserwacji alternatywnych systemów kierowania ewakuacją, zawartymi w cyrkularzu MSC/Circ.1168.

10. Dodaje się punkt **6.1.14.5**:

6.1.14.5 Czujki pożarowe zamontowane w kabinach mieszkalnych powinny w momencie ich aktywacji wysyłać lub spowodować wysyłanie dźwiękowego sygnału alarmowego wewnątrz pomieszczenia, w którym są zamontowane.

11. Pierwsze zdanie w punkcie **6.1.17.2** otrzymuje brzmienie:

6.1.17.2 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów, każdy kanał wentylacji wyciągowej znad pieca kuchennego znajdującego się w pomieszczeniu kuchennym (niezależnie od tego, czy przechodzi przez pomieszczenia mieszkalne) powinien spełniać wymagania podane w 2.7.1 oraz dodatkowo powinien być wyposażony w:

12. Punkt **6.1.17.3** zostaje przeniebrowany na **6.1.17.4**.

13. Wprowadza się nowy punkt **6.1.17.3**:

6.1.17.3 Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów, kanał wentylacji wyciągowej znad pieca kuchennego zamontowanego na pokładzie otwartym, jeśli przechodzi przez pomieszczenia mieszkalne lub pomieszczenia z materiałami palnymi, powinien spełniać wymagania podane w 6.1.17.2.

14. Dodaje się podrozdziały 6.1.22 do 6.1.25:

6.1.22 Zabezpieczenie przeciwpożarowe kanału wentylacji wyciągowej z głównej pralni (chemicznej)

Na statkach przewożących więcej niż 36 pasażerów, kanał wentylacji wyciągowej z głównej pralni powinien być wyposażony w:

- .1 filtr/filtry z łatwo wymienialnymi wkładami;
- .2 automatycznie uruchamianą i zdalnie sterowaną klapę przeciwpożarową umieszczoną w dolnej części kanału;
- .3 otwory rewizyjne z pokrywami, rozmieszczone w sposób umożliwiający inspekcję kanału od wewnątrz i jego czyszczenie.

W pomieszczeniu pralni powinny znajdować się urządzenia do wyłączania wentylatorów wentylacji wyciągowej i nawiewowej pomieszczenia oraz do sterowania klapą przeciwpożarową, wymienioną w podpunkcie .2.

6.1.23 Wymagania dla dużych statków pasażerskich w kontekście katastrof pożarowych – gdy pożar nie przekroczy progu katastrofy

6.1.23.1 Zakres zastosowania

6.1.23.1.1 Wymagania podrozdziału 6.1.23 mają zastosowanie do statków pasażerskich zbudowanych 1 lipca 2010 r. lub po tej dacie, mających długość L ¹⁾ równą 120 m lub większą, lub mających trzy lub więcej głównych stref pionowych.

6.1.23.1.2 Podrozdział 6.1.23 podaje kryteria projektowe dla umożliwienia bezpiecznego powrotu statku, przy pomocy własnego napędu, do portu schronienia po zaistnieniu katastrofy pożarowej, która nie przekroczy założonego progu katastrofy, określonego w 6.1.23.2, a także podaje wymagania funkcjonalne i standardy wykonania rejonów bezpiecznych.

6.1.23.2 Próg katastrofy pożarowej

Próg katastrofy, w kontekście pożaru, oznacza:

- .1 utratę pomieszczenia, w którym powstał pożar, aż do najbliższych przegród klasy A, będących częścią tego pomieszczenia, jeśli pomieszczenie jest chronione przy pomocy stałej instalacji gaśniczej; lub
- .2 utratę pomieszczenia, w którym powstał pożar i pomieszczeń przyległych, aż do najbliższych przegród klasy A nie będących częścią tego pomieszczenia.

¹⁾ Patrz określenia długości statku (L) podane w Części II – Kadłub.

6.1.23.3 Bezpieczny powrót do portu schronienia

Jeśli zniszczenia spowodowane przez pożar nie przekroczą progu katastrofy, określonego w 6.1.23.2, statek powinien być zdolny do powrotu do portu schronienia, wykorzystując rejon/rejony bezpieczne, zdefiniowane w podrozdziale 1.2. Aby statek mógł zostać uznany za zdolny do powrotu do portu schronienia, następujące systemy/instalacje/urządzenia statku powinny pozostać sprawne w pozostałej części statku, która nie została objęta pożarem:

- .1 napęd statku;
- .2 układy sterowe i systemy kontroli sterowania;
- .3 systemy nawigacji;
- .4 instalacje napełniania, transportu i obsługi paliwa;
- .5 systemy łączności wewnętrznej pomiędzy mostkiem, przedziałami maszynowymi, centrum bezpieczeństwa, grupami strażackimi i ratowniczymi, a także systemy łączności potrzebne do powiadamiania i zbierania pasażerów i załogi;
- .6 środki łączności zewnętrznej;
- .7 instalacja wodnohydrantowa;
- .8 stałe instalacje gaśnicze;
- .9 instalacje wykrywania i sygnalizacji pożaru;
- .10 instalacja zęzowa i balastowa;
- .11 sterowane mechanicznie drzwi wodoszczelne i częściowo wodoszczelne;
- .12 instalacje przeznaczone do obsługi rejonów bezpiecznych, określonych w 6.1.23.4.1.2;
- .13 systemy sygnalizacji zalania przedziałów wodą;
- .14 inne systemy ustalone jako konieczne dla kierowania działaniami w przypadku uszkodzeń statku.

Systemy/instalacje/urządzenia statku, które powinny pozostać sprawne, powinny spełniać wymagania zawarte w załączniku 1 do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1214.

6.1.23.4 Rejon/rejony bezpieczne

6.1.23.4.1 Wymagania funkcjonalne

- .1 rejon/rejony bezpieczne zasadniczo powinny znajdować się wewnątrz statku. Jednak można dopuścić wykorzystanie przestrzeni zewnętrznych statku jako rejonu bezpiecznego dla statków pływających w ograniczonych rejonach żeglugi i przy sprzyjających warunkach pogodowych;
- .2 rejon/rejony bezpieczne powinny zapewnić podstawową obsługę wszystkich osób znajdujących się na statku, tak aby osoby te (pasażerowie i załoga) nie odniosły uszczerbku na zdrowiu. Powinny być zaspokojone następujące podstawowe potrzeby:

- .1 higieniczne;
 - .2 zaopatrzenie w wodę;
 - .3 zaopatrzenie w żywność;
 - .4 pomieszczenia zastępcze do celów medycznych;
 - .5 schronienie przed warunkami pogodowymi;
 - .6 środki ochrony przed szokiem termicznym i wychłodzeniem;
 - .7 oświetlenie; oraz
 - .8 wentylacja;
- .3 system wentylacji powinien zredukować zagrożenie oddziaływania dymu i gorących gazów w rejonie/ rejonach bezpiecznych; oraz
 - .4 powinien być zapewniony dostęp do środków ratunkowych z każdego ustalonego rejonu bezpiecznego lub przedziału wykorzystywanego jako rejon bezpieczny, biorąc pod uwagę, że jedna z głównych stref pionowych może być niedostępna do celów wewnętrznego przemieszczania się osób.

6.1.23.4.2 Pomieszczenie zastępcze do celów medycznych

Pomieszczenie to powinno spełniać wymagania zawarte w wydanym przez IMO cyrkularzu MSC/Circ.1129.

6.1.24 Wymagania dla dużych statków pasażerskich w kontekście katastrof pożarowych – gdy pożar przekroczy próg katastrofy

6.1.24.1 Zakres zastosowania

6.1.24.1.1 Wymagania podrozdziału 6.1.24 mają zastosowanie do statków pasażerskich zbudowanych 1 lipca 2010 r. lub po tej dacie, mających długość L ¹⁾ równą 120 m lub większą, lub mających trzy lub więcej głównych stref pionowych.

6.1.24.1.2 Podrozdział 6.1.24 podaje podstawowe kryteria dla systemów/instalacji, od których wymaga się, aby pozostały sprawne w celu wsparcia uporządkowanej ewakuacji i opuszczenia statku po przekroczeniu założonego progu katastrofy, określonego w 6.1.23.2.

6.1.24.2 Wymagania dla systemów/instalacji, które muszą pozostać sprawne po przekroczeniu progu katastrofy pożarowej

6.1.24.2.1 W przypadku gdy jedna główna strefa pionowa jest wyłączona z eksploatacji na skutek pożaru, następujące systemy/instalacje powinny być tak rozmieszczone i oddzielone, aby pozostawały sprawne:

- .1 instalacja wodnohydrantowa;
- .2 systemy łączności wewnętrznej (stosowane w celu wspierania grup strażackich, dla powiadamiania i zbierania pasażerów i załogi);

¹⁾ Patrz określenia długości statku (L) podane w *Części II – Kadłub*.

- .3 środki łączności zewnętrznej;
- .4 systemy zęzowe do usuwania wody używanej do celów gaśniczych;
- .5 oświetlenie wzdłuż dróg ewakuacji, w miejscach zbiórek i w miejscach wsiadania do jednostek ratunkowych; oraz
- .6 systemy oznakowania dróg ewakuacji lub alternatywne systemy kierowania ewakuacją.

Systemy/instalacje statku, które powinny pozostać sprawne, powinny spełniać wymagania zawarte w załączniku 2 do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1214.

6.1.24.2.2 Wymienione wyżej systemy/instalacje powinny być zdolne do działania przez co najmniej 3 godziny (od momentu przekroczeniu progu katastrofy pożarowej), przy założeniu że nie powstaną żadne inne uszkodzenia poza obrębem wyłączonej z eksploatacji głównej strefy pionowej. Nie wymaga się aby systemy/instalacje te pozostawały sprawne w wyłączonej głównej strefie pionowej.

6.1.24.2.3 Kable i rurociągi obsługujące systemy/instalacje wymienione w 6.1.24.2.1 przechodzące przez główną strefę pionową, która może być wyłączona podczas katastrofy pożarowej, powinny być prowadzone w szybie o konstrukcji klasy A-60. Zezwala się, po uzgodnieniu z PRS, na zastosowanie innego stopnia ochrony przeciwpożarowej dla ww. kabli i rurociągów.

6.1.25 Centrum bezpieczeństwa

6.1.25.1 Zakres zastosowania

6.1.25.1.1 Każdy statek pasażerski zbudowany 1 lipca 2010 r. lub po tej dacie powinien mieć centrum bezpieczeństwa, spełniające wymagania podane w tym podrozdziale.

6.1.25.1.2 Podrozdział 6.1.25 podaje podstawowe kryteria dla utworzenia centrum bezpieczeństwa.

6.1.25.2 Wymagania dla centrum bezpieczeństwa

6.1.25.2.1 Centrum bezpieczeństwa powinno albo stanowić część mostka nawigacyjnego statku, albo powinno znajdować się w oddzielnym pomieszczeniu sąsiadującym z mostkiem i mającym bezpośredni dostęp do mostka w taki sposób, że zarządzanie bezpieczeństwem w sytuacjach awaryjnych może być prowadzone bez oderwania oficerów wachtowych od ich obowiązków związanych ze sterowaniem statkiem.

6.1.25.2.2 Rozplanowanie i zaprojektowanie centrum bezpieczeństwa pod kątem ergonomii powinny spełniać wymagania zawarte w wytycznych opracowanych przez IMO.

6.1.25.2.3 Powinny być zapewnione środki łączności pomiędzy centrum bezpieczeństwa a centralnym posterunkiem dowodzenia, mostkiem nawigacyjnym, centralą manewrowo-kontrolną maszynowni, pomieszczeniami (stacjami) stałych instalacji gaśniczych i magazynkami sprzętu pożarniczego.

6.1.25.2.4 Z centrum bezpieczeństwa powinna być możliwość pełnej obsługi (uruchamiania, sterowania, monitorowania, lub jeśli jest wymagane kombinacji tych funkcji) następujących systemów/instalacji/urządzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo statku:

- .1 wszystkie systemy wentylacji mechanicznej;
 - .2 drzwi pożarowe;
 - .3 system alarmu ogólnego;
 - .4 system powiadamiania;
 - .5 elektrycznie zasilane systemy oznakowania dróg ewakuacji lub alternatywne systemy kierowania ewakuacją;
 - .6 drzwi wodoszczelne i drzwi częściowo wodoszczelne;
 - .7 wskaźniki położenia (zamknięte-otwarte) drzwi burtowych, drzwi ładunkowych i innych urządzeń zamykających;
 - .8 systemy wykrywania przecieków wody przez wewnętrzne/zewnętrzne furty dziobowe, drzwi pomieszczeń sterów strumieniowych i każde inne drzwi w poszyciu kadłuba;
 - .9 systemy nadzoru telewizyjnego;
 - .10 instalacje wykrywania i sygnalizacji pożaru;
 - .11 stałe lokalne instalacje gaśnicze;
 - .12 automatyczne instalacje tryskaczowe i instalacje równoważne;
 - .13 wodne instalacje gaśnicze dla przedziałów maszynowych;
 - .14 instalacje alarmowe dla zwoływania załogi;
 - .15 instalacje oddymiania w atriach;
 - .16 systemy wykrywania zalania przedziałów kadłuba wodą;
 - .17 pompy pożarowe i awaryjne pompy pożarowe.
-