

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

ZMIANY NR 6/2010

do

CZĘŚCI V

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

2008



GDAŃSK

Zmiany Nr 6/2010 do Części V – Ochrona przeciwpożarowa – 2008, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 8 września 2010 r. i wchodzi w życie z dniem 15 września 2010 r.

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

PRS/AW, 09/2010

Wprowadza się następujące zmiany do Części V – Ochrona przeciwpożarowa – 2008:

1. W spisie treści, w Części Suplement – Wymagania retroaktywne, dodaje się podrozdział **2.16**:

2.16 Wymagania dla statków przewożących ładunki niebezpieczne i uprawiających żeglugę międzynarodową

2. W podrozdziale **1.2** dotychczasowa definicja „Kodeks BC” zostaje zastąpiona definicją:

K o d e k s IMSBC – Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych, 2009 (dostępny wyłącznie w języku angielskim).

3. W podrozdziale **2.10** w pierwszym akapicie nazwa „Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks BC) zostaje zmieniona na „Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC)”.
4. W podrozdziale **2.10** drugi akapit otrzymuje brzmienie:

Wymagania niniejszego podrozdziału nie mają zastosowania w przypadku przewozu ładunków w ograniczonych ilościach oraz w ilościach dopuszczalnych, jak określono dla danej klasy ładunku w rozdziałach 3.4 i 3.5 z *Kodeksu IMDG*.

5. W podrozdziale **2.10** zmienia się tabelę **2.10-3** (patrz następna strona).
6. W podrozdziale **2.10** niżej podane uwagi do tabel otrzymują nowe brzmienie:

¹ Dla ładunków niebezpiecznych, należących do klasy 4 i 5.1 ładunki stałe, wymagane nie ma zastosowania przy przewożeniu tych ładunków w zamkniętych kontenerach uniwersalnych. Dla ładunków należących do klas 2, 3, 6.1 i 8, gdy przewożone są w zamkniętych kontenerach uniwersalnych, częstotliwość wymiany powietrza może być zmniejszona do nie mniej niż dwa razy na godzinę. Dla klas 4 i 5.1 ciecze, gdy przewożone są w zamkniętych kontenerach uniwersalnych, częstotliwość wymiany powietrza może być zmniejszona do nie mniej niż dwa razy na godzinę. Dla celów niniejszego wymagania zbiornik przenośny traktowany jest jako zamknięty kontener uniwersalny.

¹⁰ Wystarczające są wymagania *Kodeksu IMSBC*.

¹⁵ FP oznacza temperaturę zapłonu.

¹⁷ Ma zastosowanie wyłącznie do ładunków niebezpiecznych, wydzielających palne opary, wymienionych w *Kodeksie IMDG*.

¹⁸ Ma zastosowanie wyłącznie do ładunków niebezpiecznych o temperaturze zapłonu niższej niż 23 °C, wymienionych w *Kodeksie IMDG*.

¹⁹ Ma zastosowanie wyłącznie do ładunków niebezpiecznych, stwarzających dodatkowo zagrożenie właściwe dla klasy 6.1.

²⁰ Zgodnie z postanowieniami *Kodeksu IMDG*, umieszczanie ładunków niebezpiecznych podklasy 2.3, stwarzających dodatkowo zagrożenie właściwe dla podklasy 2.1, pod pokładem lub w zamkniętych pomieszczeniach ro-ro jest zabronione.

²¹ Zgodnie z postanowieniami *Kodeksu IMDG*, umieszczanie ładunków niebezpiecznych klasy 4.3 o temperaturze zapłonu niższej niż 23 °C, pod pokładem lub w zamkniętych pomieszczeniach ro-ro jest zabronione.

Tabela 2.10-3
Zastosowanie wymagań do różnych klas ładunków niebezpiecznych
z wyjątkiem niebezpiecznych ładunków masowych przewożonych luzem

Klasa ładunku Podrodzinał	1.1 - 1.6	1.4 S	2.1	2.2	2.3 palne ²⁰	2.3 niepalne	3 FP ¹⁵ < 23 °C	3 FP ¹⁵ ≥ 23 °C do ≤ 60 °C	4.1	4.2	4.3 ciecze ²¹	4.3 ciała stałe	5.1	5.2 ¹⁶	6.1 ciecze FP ¹⁵ < 23 °C	6.1 ciecze FP ¹⁵ ≥ 23 °C do ≤ 60 °C	6.1 ciecze	6.1 ciała stałe	8 ciecze FP ¹⁵ < 23 °C	8 ciecze FP ¹⁵ ≥ 23 °C do ≤ 60 °C	8 ciecze	8 ciała stałe	9
2.10.3.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.10.3.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
2.10.3.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.10.3.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.10.4	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁸	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁷
2.10.5	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
2.10.6.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ¹¹	X ¹¹	X	X	X ¹¹	-	X	X	-	X ¹¹	X	X	-	-	X ¹¹
2.10.6.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁷
2.10.7	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X ¹⁹	X ¹⁹	-	-
2.10.8	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁴
2.10.9	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
2.10.10	X ¹²	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹³	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
2.10.11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.10.12.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.10.12.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

7. W punkcie **2.10.6.4.1** nazwa „Kodeks BC” zostaje zmieniona na „Kodeks IMSBC”.

8. W punkcie **2.10.8.1** trzeci akapit otrzymuje brzmienie:

Chemiczne ubrania ochronne powinny być tak dobrane, aby były dostosowane do zagrożeń związanych z przewożonymi ładunkami (chemikaliami), i aby spełniały normatywy opracowane przez IMO, zgodnie z klasą ładunku i stanem fizycznym. W przypadku stałych ładunków masowych przewożonych luzem, chemiczne ubrania ochronne powinny spełniać wymagania podane w odpowiednich wykazach *Kodeksu IMSBC* dla poszczególnych substancji. W przypadku ładunków przewożonych w opakowaniach, chemiczne ubrania ochronne powinny spełniać wymagania podane w procedurach awaryjnych (EmS), ujętych w *Dodatku do Kodeksu IMDG* dla poszczególnych substancji.

9. W części *Suplement – Wymagania retroaktywne*, dodaje się podrozdział **2.16**:

2.16 Wymagania dla statków przewożących ładunki niebezpieczne i uprawiających żeglugę międzynarodową

Następujące statki, z pomieszczeniami ładunkowymi przeznaczonymi do przewozu ładunków niebezpiecznych w opakowaniach, powinny spełniać wymagania podane w 2.10.3 do 2.10.12, zgodnie z tabelami 2.10-1 i 2.10-3, z wyjątkiem kiedy przewożą ładunki niebezpieczne klasy 6.2 i 7 oraz ładunki niebezpieczne w ograniczonych ilościach i ilościach dopuszczalnych, jak określono dla danej klasy ładunku w rozdziale 3.4 i 3.5 z *Kodeksu IMDG*, nie później niż do czasu pierwszego przeglądu dla odnowienia certyfikatu bezpieczeństwa statku przeprowadzanego 1 stycznia 2011 r. lub po tej dacie:

- .1 statki towarowe o pojemności brutto 500 lub większej i statki pasażerskie (niezależnie od ich pojemności brutto) zbudowane 1 września 1984 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 stycznia 2011 r.;
- .2 statki towarowe o pojemności brutto mniejszej niż 500, zbudowane 1 lutego 1992 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 stycznia 2011 r.

oraz pomimo tych wymagań:

- .3 statki towarowe o pojemności brutto 500 lub większej i statki pasażerskie (niezależnie od ich pojemności brutto) zbudowane 1 września 1984 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 lipca 1986 r., nie muszą spełniać wymagań podanych w 2.10.5 (instalacja wykrywania i sygnalizacji pożaru), pod warunkiem że spełniają wymagania *Konwencji SOLAS*, prawidło 54.2.3, przyjęte rezolucją MSC.1(XLV);
- .4 statki towarowe o pojemności brutto 500 lub większej i statki pasażerskie (niezależnie od ich pojemności brutto) zbudowane 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 lutego 1992 r., nie muszą spełniać wymagań podanych w 2.10.5 (instalacja wykrywania i sygnalizacji pożaru), pod warunkiem że spełniają wymagania *Konwencji SOLAS*, prawidło 54.2.3, przyjęte rezolucją MSC.6(48);

- .5 statki towarowe o pojemności brutto 500 lub większej i statki pasażerskie (niezależnie od ich pojemności brutto) zbudowane 1 września 1984 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 lipca 1998 r., nie muszą spełniać wymagań podanych w 2.10.12.1 i 2.10.12.2 (oddzielenie pomieszczeń ro-ro); oraz
 - .6 statki towarowe o pojemności brutto mniejszej niż 500, zbudowane 1 lutego 1992 r. lub po tej dacie, lecz przed 1 lipca 1998 r., nie muszą spełniać wymagań podanych w 2.10.12.1 i 2.10.12.2 (oddzielenie pomieszczeń ro-ro).
-