

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

ZMIANY NR 7/2011

do

CZĘŚCI V

OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

2008



GDĄŃSK

Zmiany Nr 7/2011 do Części V – Ochrona przeciwpożarowa – 2008, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich, zostały zatwierdzone przez Zarząd PRS S.A. w dniu 28 stycznia 2011 r. i wchodzi w życie z dniem 1 lutego 2011 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2011

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

1. *Na drugiej stronie Przepisów dodaje się nazwę Publikacji:*
Publikacja Nr 88/P – Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków z silnikami spalinowymi zasilanymi gazem ziemnym.
2. *W spisie treści skreśla się podrozdział 3.6.8.*
3. *W spisie treści oraz w tekście przepisów tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:*
4 Instalacje sygnalizacji pożarowej i systemy wykrywania gazu węglowodorowego
4. *W spisie treści dodaje się podrozdział 4.4:*
4.4 Stałe systemy wykrywania gazu węglowodorowego
5. *W spisie treści dodaje się podrozdział 6.5.4:*
6.5.4 Wczesne wykrywanie pożaru w przedziałach maszynowych bezwachtowych
6. *W spisie treści dodaje się podrozdział 6.16.5:*
6.16.5 Wczesne wykrywanie pożaru w przedziałach maszynowych
7. *W spisie treści dodaje się podrozdział 6.22:*
6.22 Statki z silnikami spalinowymi zasilanymi gazem ziemnym
8. *W spisie treści, w części SUPLEMENT – WYMAGANIA RETROAKTYWNE dodaje się podrozdział 2.17:*
2.17 Przyrządy przenośne do pomiaru stężenia łatwopalnych gazów oraz stężenia tlenu
9. *W punkcie 1.3.3 dodaje się podpunkty:*
 - .43 dysze stałych instalacji zraszających wodnych do obrony przedziałów maszynowych;
 - .44 prądownice wodne (uniwersalne);
 - .45 węże pożarnicze (ze zwijadłem);
 - .46 elementy stałej pokładowej instalacji pianowej na pianę średnią – dotyczy zbiornikowców;
 - .47 elementy stałej instalacji gaśniczej pianowej na pianę ciężką, stosowanej w przedziałach maszynowych oraz – w przypadku zbiornikowców – instalacji na pokładzie otwartym;
 - .48 środki pianotwórcze do stałej instalacji gaśniczej pianowej – dotyczy chemikaliowców;
 - .49 dysze stałych instalacji zraszających wodnych dla balkonów kabin mieszkalnych;
 - .50 instalacje pianowe wykorzystujące powietrze z wnętrza pomieszczenia do obrony przedziałów maszynowych i pompowni ładunkowych.

10. W punkcie 1.3.5 skreśla się podpunkty: .3, .4, .5, .9, .12, .16, .21, .24, .25 i .26.

11. W punkcie 2.1.2.1.1 na końcu dodaje się akapit:

Jako materiały izolacyjne nie mogą być stosowane materiały zawierające azbest.

12. W punkcie 2.2.6.1, dwa ostatnie akapity otrzymują brzmienie:

Drzwi uznane jako drzwi klasy A bez progu stanowiącego część ościeżnicy, powinny być montowane w taki sposób, aby szczelina pod drzwiami nie przekraczała 12 mm, a pod drzwiami powinien być zamontowany próg z materiału niepalnego, tak aby pokrycie podłogi nie znajdowało się pod zamkniętymi drzwiami.

Drzwi uznane jako drzwi klasy B bez progu stanowiącego część ościeżnicy, powinny być montowane w taki sposób, aby szczelina pod drzwiami nie przekraczała 25 mm.

13. W podrozdziale 2.5.7, w pierwszym akapicie dodaje się kolejne wyliczenie:

.3 w zamkniętych pomieszczeniach, w których znajdują się spalarki.

14. W punkcie 3.2.2.1, drugie zdanie otrzymuje brzmienie:

W miejscu zdalnego uruchamiania pompy powinien znajdować się manometr wskazujący ciśnienie wody w instalacji lub inny wskaźnik (np. lampka elektryczna) sygnalizujący pracę pompy.

15. Punkt 3.2.9.1 otrzymuje brzmienie:

3.2.9.1 Na statkach o pojemności brutto 2000 lub większej, instalacja wodnohydrantowa powinna mieć odgałęzienie wyprowadzone na pokład otwarty w pobliżu nadbudówki, ze stałym króćcem przeznaczonym do zasilania instalacji wodą z ładu. Króciec powinien być wyposażony w zawór odcinający i stalowy kołnierz międzynarodowego łącznika ładowego, mający wymiary zgodne z wymiarami podanymi w tabeli 2.1 z Kodeksu FSS. Zawór odcinający nie jest wymagany, jeśli króciec zaślepiony jest kołnierzem zaślepiającym, mocowanym na śruby motylkowe (nie wymagające użycia klucza do odłączenia kołnierza).

16. Podrozdział 3.4.4 otrzymuje brzmienie:

3.4.4 Instalacja zraszająca wodna do obrony przedziałów maszynowych i pompowni ładunkowych

3.4.4.1 Instalacja powinna być zaprojektowana i wykonana zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1165 (wraz ze zmianami wprowadzonymi przez MSC.1/Circ.1269 i MSC.1/Circ.1386) oraz w załączniku do cyrkularza MSC.1/Circ.1385.

3.4.4.2 Instalacja podlega próbom typu zgodnie z wytycznymi podanymi w załącznikach do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1165, zastępującego cyrkularz MSC/Circ.668 (wraz ze zmianami wprowadzonymi przez MSC.1/Circ.1237, MSC.1/Circ.1269 i MSC.1/Circ.1386) oraz w załączniku do cyrkularza MSC.1/Circ.1385.

17. Podrozdział 3.4.5 otrzymuje brzmienie:

3.4.5 Wysokociśnieniowa równoważna instalacja zraszająca wodna (na mgłę wodną) do obrony przedziałów maszynowych i pompowni ładunkowych

3.4.5.1 Instalacja powinna być zaprojektowana i wykonana zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1165 (wraz ze zmianami wprowadzonymi przez MSC.1/Circ.1269 i MSC.1/Circ.1386) oraz w załączniku do cyrkularza MSC.1/Circ.1385.

3.4.5.2 Instalacja podlega próbom typu zgodnie z wytycznymi podanymi w załącznikach do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1165, zastępującego cyrkularz MSC/Circ.668 (wraz ze zmianami wprowadzonymi przez MSC.1/Circ.1237, MSC.1/Circ.1269 i MSC.1/Circ.1386) oraz w załączniku do cyrkularza MSC.1/Circ.1385.

18. Punkty 3.4.6.4, 3.4.6.5 i 3.4.6.6 otrzymują brzmienie:

3.4.6.4 Instalacja powinna być zaprojektowana i wykonana zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1387.

3.4.6.5 Dysze zraszające powinny być wykonane i poddane próbom typu zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku A do wydanego przez IMO cyrkularza MSC/Circ.1165 (wraz ze zmianami wprowadzonymi przez MSC.1/Circ.1269) oraz zmianami podanymi w załączniku do cyrkularza MSC.1/Circ.1387.

3.4.6.6 Instalacja podlega próbom typu zgodnie z wytycznymi zawartymi w załączniku do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1387.

Jednak w celu uznania nowych instalacji mogą zostać zaakceptowane próby ogniowe elementów instalacji wykonane wcześniej, zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do wydanego przez IMO cyrkularza MSC/Circ.913.

19. Skreśla się punkty od 3.4.6.7 do 3.4.6.18.

20. Punkt 3.5.7.8 otrzymuje brzmienie:

3.5.7.8 Instalacja gaśnicza na pianę lekką podlega próbom typu zgodnie z wytycznymi podanymi w załącznikach do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1384, zastępującego cyrkularz MSC.1/Circ.1271.

Jednak elementy instalacji poddane próbom zgodnie z wytycznymi podanymi w załącznikach do wydanego przez IMO cyrkularza MSC.1/Circ.1271 mogą być nadal stosowane w nowych instalacjach.

21. Dodaje się punkt 3.6.4.1.5:

3.6.4.1.5 W przypadku pomieszczeń ładunkowych do przewozu kontenerów i dla ładowni klasycznych (przeznaczonych przede wszystkim do przewozu różnorodnych ładunków zamocowanych oddzielnie lub przewożonych w opakowaniach) instalacja powinna być tak zaprojektowana, aby co najmniej dwie trzecie wymaganej ilości CO₂ można było wprowadzić do pomieszczenia w czasie nie dłuższym niż 10 min. W przypadku pomieszczeń ładunkowych do przewozu stałych ładunków masowych instalacja powinna być tak zaprojektowana, aby co najmniej dwie trzecie wymaganej ilości CO₂ można było wprowadzić do pomieszczenia w czasie nie dłuższym niż 20 min. Układ sterowania powinien być tak rozwiązany, aby umożliwił doprowadzenie do pomieszczenia jednej trzeciej, dwóch trzecich lub całkowitej ilości CO₂, w zależności od stanu załadowania pomieszczenia ładunkowego.

22. W punkcie 3.6.4.2.2 początek pierwszego zdania otrzymuje brzmienie:

3.6.4.2.2 Zdalne urządzenia sterujące instalacją na dwutlenek węgla stosowaną w pomieszczeniach, w których normalnie może przebywać załoga, wymienionych w 3.6.3.7, powinny spełniać następujące wymagania:

23. Punkt 3.6.4.6.1 otrzymuje brzmienie:

3.6.4.6.1 Pomieszczenia bronione instalacją na dwutlenek węgla, w których normalnie może przebywać załoga, powinny być wyposażone w sygnalizację ostrzegawczą, patrz punkty 3.6.3.7 i 3.6.3.8.

24. Skreśla się podrozdział 3.6.8.

25. W tabeli 3.11, pozycja 3.1, wyliczenia .2 i .3 otrzymują brzmienie:

- .2** rurociągi od zaworów kierunkowych do pomieszczeń bronionych oraz rurociągi od zaworów bezpieczeństwa, prowadzone tranzytem przez pomieszczenia mieszkalne i służbowe;
- .3** rurociągi prowadzone tranzytem przez pomieszczenia inne niż mieszkalne i służbowe oraz rurociągi w pomieszczeniach bronionych

26. Punkt 4.1.2.6 otrzymuje brzmienie:

4.1.2.6 Ręczne przyciski pożarowe powinny być zainstalowane w rejonach pomieszczeń mieszkalnych, służbowych i posterunków dowodzenia. Jeden ręczny przycisk powinien znajdować się przy każdym wyjściu z rejonu pomieszczeń. Ręczne przyciski pożarowe powinny znajdować się przy każdym wyjściu na pokład otwarty z korytarzy (wewnątrz lub na zewnątrz) na każdym pokładzie, w łatwo dostępnych miejscach, oraz powinny być tak rozmieszczone, aby z żadnego miejsca korytarza odległość do przycisku nie była większa niż 20 m.

Pomieszczenia służbowe i posterunki dowodzenia, do których jest tylko jedno bezpośrednie dojście z pokładu otwartego, powinny mieć ręczne przyciski pożarowe zainstalowane nie dalej niż 20 m od wyjścia (mierząc wzdłuż drogi dojścia po pokładzie, schodach i/lub korytarzach).

Instalowanie ręcznych przycisków pożarowych nie jest wymagane w pomieszczeniach o małym lub zerowym zagrożeniu pożarowym, takich jak przedziały puste, pomieszczenia butli na dwutlenek węgla, a także przy wyjściu z mostka nawigacyjnego, w przypadku gdy centralka sygnalizacji pożarowej znajduje się na tym mostku nawigacyjnym.

27. W punkcie 4.3.1 zmienia się numer rezolucji IMO z A.830(19) na A.1021 (26)

28. Dodaje się podrozdział 4.4:

4.4 Stałe systemy wykrywania gazu węglowodorowego

4.4.1 Wymagania ogólne

4.4.1.1 System powinien składać się z centralki pomiaru i analizy gazu oraz rurociągów próbkowania powietrza wprowadzonych ze wszystkich zbiorników balastowych i przedziałów pustych kadłuba podwójnego oraz przedziałów dna podwójnego, stykających się ze zbiornikami ładunkowymi, łącznie ze zbiornikiem skrajnika dziobowego i innymi zbiornikami i przedziałami pod pokładem grodziowym, stykającymi się ze zbiornikami ładunkowymi.

4.4.1.2 System może być zintegrowany z systemem wykrywania gazu w pompowni ładunkowej, pod warunkiem że przedziały przytoczone w punkcie 4.4.1.1 są poddawane próbkowaniu powietrza w odstępach czasu wymaganych w punkcie 4.4.2.3.1. Próbkowanie ciągłe z innych lokalizacji może być także wzięte pod uwagę, pod warunkiem spełnienia wymagania dotyczącego częstotliwości próbkowania.

4.4.1.3 System powinien być zaprojektowany, zbudowany i poddany próbom zgodnie z wytycznymi podanymi w wydanym przez IMO cyrkularzu MSC.1/Circ.1370.

4.4.2 Wymagania dotyczące elementów składowych systemu

4.4.2.1 Rurociągi próbkowania powietrza

4.4.2.1.1 Niedozwolone jest stosowanie wspólnych rurociągów próbkowania powietrza z różnych przedziałów prowadzonych do urządzeń wykrywawczych, z wyjątkiem rurociągów obsługujących każdą parę punktów poboru próbek znajdujących się w jednym przedziale, tak jak jest to wymagane w punkcie 4.4.2.1.3.

4.4.2.1.2 Materiały konstrukcyjne i wymiary rurociągów próbkowania powietrza powinny być takie, aby nie dopuścić do ograniczeń przepływu powietrza. Jeśli zastosowano materiały nie metalowe, to powinny one zapewniać przewodność elektryczną. Rurociągi próbkowania powietrza nie mogą być wykonane z aluminium.

4.4.2.1.3 Konfiguracja rurociągów próbkowania powietrza powinna być dostosowana do układu i wielkości każdego przedziału. Z wyjątkiem jak podano w punktach 4.4.2.1.4 i 4.4.2.1.5, jako minimum system wykrywania gazu powinien zapewniać dwa punkty poboru próbek powietrza, jeden usytuowany w dolnej i jeden w górnej części przedziału, w którym wymagane jest wykrywanie gazu. Górny punkt poboru próbek powietrza, jeśli jest wymagany, nie powinien być umieszczony niżej niż 1 m od sufitu zbiornika. Usytuowanie dolnego punktu poboru próbek powinno znajdować się powyżej wzdłużnika poszycia dna, lecz co najmniej 0,5 m od dna zbiornika, a punkt poboru próbek powinien być wyposażony w urządzenie zamykające w przypadku jego zatkania. Podczas ustalania usytuowania punktów poboru próbek należy także wziąć pod uwagę gęstość oparów produktów olejowych, które będą transportowane oraz ich rozrzedzenie podczas odgazowania i wentylowania przedziału.

4.4.2.1.4 Dla statków o nośności mniejszej niż 50 000 ton, z powodów praktycznych i/lub eksploatacyjnych można zezwolić na instalowanie jednego punktu poboru próbek dla każdego zbiornika.

4.4.2.1.5 W zbiornikach balastowych w dnie podwójnym, zbiornikach balastowych, które nie są przeznaczone do częściowego napełniania i przedziałach pustych, górny punkt poboru próbek nie jest wymagany.

4.4.2.1.6 Należy zastosować środki zapobiegające zatykaniu rurociągów próbkowania powietrza podczas balastowania zbiorników, stosując przedmuch sprężonym powietrzem w celu oczyszczenia przewodów po przełączeniu z trybu balastowania na tryb ładunkowy. System powinien mieć alarm do sygnalizowania gdy rurociągi próbkowania powietrza zostaną zatkane.

4.4.2.2 Centralka analizy gazu

4.4.2.2.1 Centralka analizy gazu powinna być usytuowana w pomieszczeniu bezpiecznym i może być ulokowana w obszarach znajdujących się poza rejonem ładunkowym; na przykład w centrali ładunkowej i/lub na mostku nawigacyjnym, dodatkowo w pomieszczeniu hydrauliki, jeśli zostało zamontowane przed grodzią dziobową, pod warunkiem spełnienia następujących wymagań:

- .1** rurociągi próbkowania powietrza nie powinny przechodzić przez pomieszczenia gazo-niebezpieczne, z wyjątkiem gdy jest to dozwolone zgodnie z podpunktem .5;
- .2** rurociągi próbkowania powietrza powinny być wyposażone w urządzenia do zatrzymywania płomieni. Próbkowane powietrze z gazem węglowodorowym powinno być wypuszczane do atmosfery przez wyloty umieszczone w miejscu bezpiecznym, z dala od źródeł zapłonu i wlotów powietrza do pomieszczeń mieszkalnych;

- .3** na grodzi od strony gazo-bezpiecznej, na każdej linii próbkowania powietrza powinien być zamontowany ręczny zawór odcinający, który powinien być łatwo dostępny do obsługi i konserwacji;
- .4** wyposażenie do wykrywania gazu węglowodorowego, łącznie z rurociągami próbkowania powietrza, pompami próbkowania, zaworami elektromagnetycznymi, centralką analizy gazu itp., powinno być umieszczone w gazoszczelnej szafce (np. całkowicie obudowanej stalowej skrzynce z drzwiczkami wyposażonymi w uszczelki), która powinna być monitorowana przez własny punkt próbkowania gazu. Jeżeli stężenie gazu wewnątrz stalowej obudowy przekroczy próg 30% dolnej granicy zapłonu, cały zespół analizy gazu powinien zostać automatycznie odcięty; oraz
- .5** jeśli szafka nie może być umieszczona bezpośrednio na grodzi, to rurociągi próbkowania powietrza powinny być stalowe lub wykonane z materiału równoważnego stali i bez połączeń rozłącznych, z wyjątkiem punktów podłączeń do zaworów odcinających na grodzi i centralki analizy gazu, oraz powinny być prowadzone najkrótszą drogą.

4.4.2.3 Wyposażenie do wykrywania gazu

4.4.2.3.1 Wyposażenie do wykrywania gazu powinno być zaprojektowane do przeprowadzania próbkowania i analizy z każdej linii próbkowania powietrza z każdego chronionego przedziału, sekwencyjnie w odstępach czasu nie przekraczających 30 min.

4.4.2.3.2 Należy zastosować odpowiednie rozwiązania, aby umożliwić pomiary za pomocą przyrządów przenośnych, w przypadku gdy stały system przestanie działać, lub w celu kalibracji systemu. W przypadku gdy system przestanie działać, na statku powinny być dostępne procedury kontynuowania monitorowania atmosfery za pomocą przyrządów przenośnych oraz rejestrowania wyników pomiarów.

4.4.2.3.3 Alarmy dźwiękowe i świetlne powinny włączać się w centrali ładunkowej, na mostku nawigacyjnym i na centralce analizy gazu, gdy stężenie oparów w danym przedziale osiągnie wartość nastawy, która nie może być wyższa niż równowartość 30% dolnej granicy zapłonu.

4.4.2.3.4 Wyposażenie do wykrywania gazu powinno być tak zaprojektowane, aby łatwo mogło być poddawane próbom i kalibracji.

29. W punkcie 6.1.8.2, ostatni akapit otrzymuje brzmienie:

Drzwi uznane jako drzwi klasy A bez progu stanowiącego część ościeżnicy, powinny być montowane w taki sposób, aby szczelina pod drzwiami nie przekraczała 12 mm. Pod drzwiami powinien być zamontowany próg z materiału niepalnego, tak aby wykładzina podłogowa nie znajdowała się pod zamkniętymi drzwiami.

30. W punkcie 6.1.9.1, ostatni akapit otrzymuje brzmienie:

Drzwi uznane jako drzwi klasy B bez progu stanowiącego część ościeżnicy powinny być montowane w taki sposób, aby szczelina pod drzwiami nie przekraczała 25 mm.

31. W podrozdziale 6.1.23.3 skreśla się ostatnie zdanie.

32. W punkcie 6.1.24.2.1 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

Systemy/ instalacje/ urządzenia statku, które powinny pozostać sprawne po przekroczeniu progu katastrofy pożarowej lub zalania statku powinny spełniać założenia podane w wydanym przez IMO cyrkularzu MSC.1/Circ.1369.

33. W punkcie 6.1.25.2.1, na końcu, dodaje się zdanie:

Wyjaśnienia dotyczące wzajemnego powiązania między centralnym postępowaniem dowodzenia, mostkiem nawigacyjnym a centrum bezpieczeństwa zostały podane w wydanym przez IMO cyrkularzu MSC.1/Circ.1368.

34. Dodaje się punkty 6.3.4.3.4, 6.3.4.3.5 i 6.3.4.3.6:

6.3.4.3.4 Zbiornikowce o nośności 20 000 ton lub większej, zbudowane 1 stycznia 2012 r. lub po tej dacie, oprócz podanych w 6.3.11 wymagań dotyczących konieczności posiadania przez statek przenośnych przyrządów do pomiaru zawartości tlenu i przenośnych przyrządów do pomiaru stężenia łatwopalnych gazów, powinny być wyposażone w stały system wykrywania gazu węglowodorowego, spełniający wymagania podane w podrozdziale 4.4.

6.3.4.3.5 Zbiornikowce wyposażone w działające w sposób ciągły instalacje gazu obojętnego dla takich przedziałów nie muszą posiadać stałego systemu wykrywania gazu węglowodorowego.

6.3.4.3.6 Pompownie ładunkowe wyposażone w dodatkowe środki w celu zapobieżenia wybuchom, wymagane w 6.3.5.2, nie muszą być wyposażone w stały system wykrywania gazu węglowodorowego.

35. Dodaje się podrozdział 6.5.4:

6.5.4 Wczesne wykrywanie pożaru w przedziałach maszynowych bezwachtowych

Na statkach, na których personel specjalistyczny liczy nie więcej niż 240 osób, w przedziałach maszynowych bezwachtowych powinny znajdować się urządzenia do wczesnego wykrywania pożaru, zgodnie z wymaganiami podanymi w podrozdziale 6.16.5.

36. Dodaje się punkt 6.10.2.4.3:

6.10.2.4.3 Pomieszczenia kategorii specjalnej nie mogą być wyposażone w instalację gaśniczą na dwutlenek węgla.

37. *Dodaje się podrozdział 6.16.5:*

6.16.5 Wczesne wykrywanie pożaru w przedziałach maszynowych

6.16.5.1 Należy zastosować środki do wczesnego wykrywania i sygnalizowania powstania pożaru:

- .1 w przestrzeniach powietrza zasilającego i na wylotach spalin z kotła;
- .2 w przelotniach powietrza przepływającego silnik napędowy statku,

chyba że w danym przypadku PRS uzna, że nie jest to konieczne.

6.16.5.2 Silniki spalinowe o mocy 2250 kW lub większej, lub mające cylindry o średnicy większej niż 300 mm, powinny być wyposażone w czujki wykrywające mgły olejowej w skrzyni korbowej lub w monitoring temperatury łożysk silnika, lub w równoważne urządzenia.

38. *Dodaje się punkt 6.20.4.5:*

6.20.4.5 Jeśli, mając na uwadze ograniczenia w eksploatacji statku, PRS uzna, że umieszczenie na statku wyposażenia strażackiego jest nieuzasadnione i/lub technicznie niewykonalne, statek może zostać zwolniony z konieczności posiadania jednego lub więcej kompletów takiego wyposażenia.

39. *Dodaje się podrozdział 6.22:*

6.22 Statki z silnikami spalinowymi zasilanymi gazem ziemnym

Zabezpieczenie przeciwpożarowe tych statków powinno być zgodne z *Publikacją Nr 88/P – Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa statków z silnikami spalinowymi zasilanymi gazem ziemnym* (Rezolucja IMO MSC.285(86)).

40. *W części Supplement – wymagania retroaktywne, w punkcie 2.2.20.1, podpunkt .4 otrzymuje brzmienie:*

- .4 korytarze lub części korytarzy, z których jest tylko jedna droga ewakuacji nie mogą przekraczać długości:
 - .1 5 m, na statkach zbudowanych 1 października 1994 r. lub po tej dacie;
 - .2 13 m, na statkach zbudowanych przed 1 października 1994 r., przewożących więcej niż 36 pasażerów;
 - .3 7 m, na statkach zbudowanych przed 1 października 1994 r., przewożących nie więcej niż 36 pasażerów.

41. *W części SUPPLEMENT – WYMAGANIA RETROAKTYWNE, dodaje się podrozdział 2.17:*

2.17 Przyrządy przenośne do pomiaru stężenia łatwopalnych gazów oraz stężenia tlenu

Na każdym zbiornikowcu powinien znajdować się co najmniej jeden przenośny przyrząd do pomiaru stężenia łatwopalnych gazów oraz jeden do pomiaru stężenia tlenu, łącznie z kompletem części zapasowych. Należy zapewnić dostateczne środki do kalibracji tych przyrządów.