



PRZEPISY

PUBLIKACJA 12/P

WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA DLA STATKÓW MORSKICH PRZEWOŻĄCYCH PERSONEL PRZEMYSŁOWY

lipiec
2025

Publikacje P (Przepisowe) wydawane przez Polski Rejestr Statków są uzupełnieniem lub rozszerzeniem Przepisów i stanowią wymagania obowiązujące tam, gdzie mają zastosowanie.

GDAŃSK

Publikacja 12/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków morskich przewożących personel przemysłowy – lipiec 2025 stanowi rozszerzenie wymagań Części I – Zasady klasyfikacji – Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich, Przepisów klasyfikacji i budowy małych statków morskich oraz Przepisów klasyfikacji i budowy jednostek szybkich (HSC).

Publikacja ta została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 23 czerwca 2025 r. i wchodzi w życie 1 lipca 2025 r.

Niniejsza Publikacja ma zastosowanie również do innych przepisów PRS, jeżeli jest tam wymieniona.

© Copyright by Polski Rejestr Statków*, 2025

* Polski Rejestr Statków oznacza Polski Rejestr Statków S.A. z siedzibą w Gdańsku, al. Gen. Józefa Hallera 126, 80-416 Gdańsk, wpisany do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS: 0000019880. Polski Rejestr Statków, jego oddziały, spółki i inne podmioty zależne, kadra kierownicza, pracownicy, agenci są indywidualnie lub zbiorowo nazywani polskim rejestrem statków lub w skrócie PRS.

SPIS TREŚCI

	Str.
0 WSTĘP	5
1 CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
1.1 Zastosowanie.....	6
1.2 Określenia	6
1.3 Postanowienia ogólne	9
1.4 Dokumentacja klasyfikacyjna statku.....	9
1.5 Zakres nadzoru.....	10
2 CZĘŚĆ II CELE ORAZ WYMAGANIA FUNKCJONALNE	11
2.1 Bezpieczny transfer personelu	11
2.2 Podział grodziowy i stateczność	11
2.3 Urządzenia maszynowe.....	11
2.4 Instalacje elektryczne.....	12
2.5 Pomieszczenia maszynowe okresowo bezwachtowe	12
2.6 Bezpieczeństwo pożarowe	13
2.7 Urządzenia i środki ratunkowe.....	14
2.8 Ładunki niebezpieczne.....	14
3 CZĘŚĆ III PRZEPISY	15
3.1 Personel przemysłowy	15
3.2 Bezpieczny transfer.....	15
4 CZĘŚĆ IV DODATKOWE WYMAGANIA DLA STATKÓW	17
4.1 Postanowienia ogólne	17
4.2 Podział grodziowy i stateczność	17
4.3 Urządzenia maszynowe.....	19
4.4 Instalacje elektryczne.....	19
4.5 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe.....	19
4.6 Bezpieczeństwo pożarowe	19
4.7 Środki i urządzenia ratunkowe.....	20
4.8 Towary niebezpieczne.....	20
5 CZĘŚĆ V DODATKOWE WYMAGANIA DLA JEDNOSTEK SZYBKICH	23
5.1 Postanowienia ogólne	23
5.2 Podział grodziowy i stateczność	23
5.3 Urządzenia maszynowe.....	23
5.4 Instalacje elektryczne.....	24
5.5 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe.....	24
5.6 Bezpieczeństwo pożarowe	24
5.7 Środki i urządzenia ratunkowe.....	24
5.8 Towary niebezpieczne.....	24
6 PART VI RETROACTIVE REQUIREMENTS – Harmonizacja certyfikatów bezpieczeństwa personelu przemysłowego z certyfikatami bezpieczeństwa SOLAS	25

0 WSTĘP

0.1 Niniejsza *Publikacja* przedstawia szczegółowe wymagania techniczne dla statków morskich oraz jednostek szybkich przeznaczonych do przewozu personelu przemysłowego oraz jego sprzętu pomiędzy portami oraz instalacjami offshore lub statkami.

0.2 Niniejsza *Publikacja* stanowi uzupełnienie wymagań ogólnych mających zastosowanie do statków towarowych oraz towarowych jednostek szybkich, zawartych odpowiednio w *Przepisach klasyfikacji i budowy statków morskich* (statki o długości co najmniej 24 m), *Przepisach klasyfikacji i budowy małych statków morskich* (statki o długości poniżej 24 m) oraz *Przepisach klasyfikacji i budowy jednostek szybkich*.

0.3 Niniejsza *Publikacja* oparta jest o i zawiera odpowiednie wymagania techniczne *Konwencji SOLAS* oraz *Międzynarodowego kodeksu bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy (Kodeks IP)*. Wymagania *Kodeksu IP* odnoszące się do personelu przemysłowego oraz do niektórych wymagań eksploatacyjnych zostały pominięte. Tekst pominięty został oznaczony (...). Wymagania dotyczące urządzeń i środków ratunkowych, mimo że nie należą do wymagań klasyfikacyjnych, zostały zachowane. W celu utrzymania kompletności, zostały zachowane wszystkie wymagania dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, mimo że niektóre z nich mają charakter operacyjny.

0.4 Oryginalne wymagania *Konwencji SOLAS*, *Kodeksu IP* oraz innych dokumentów IMO podano [niebieską czcionką](#), podczas gdy tekst PRS zapisany jest czarną czcionką.

0.5 Na końcu każdego podrozdziału/paragrafu zawierającego tekst oryginalny z dokumentów wspomnianych w 0.4, podano w nawiasach numer, który odpowiada numerowi tego tekstu w danym dokumencie.

0.6 Ilekroć w tekście *Publikacji* pewne rozwiązania techniczne pozostawiono do decyzji/uznania Administracji kraju bandery, PRS działając jako organizacja uznana (RO) w imieniu Administracji kraju bandery, podejmie odpowiednie decyzje zgodne z postanowieniami Umowy z Administracją. Jeśli Administracja kraju bandery nowej budowy nie jest znana (lub nie została jeszcze podana) PRS podejmie odpowiednie decyzje samodzielnie.

1 CZĘŚĆ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zastosowanie

1.1.1 Niniejsza *Publikacja* ma zastosowanie do statków oraz jednostek szybkich przewożących personel przemysłowy, które mają otrzymać znak dodatkowy **CREW BOAT** lub **sdpp** w symbolu klasy.

1.1.2 Statki oraz jednostki szybkie wymienione w 1.1.1, oprócz spełnienia wymagań ogólnych *Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich* (statki o długości co najmniej 24 m), *Przepisów klasyfikacji i budowy małych statków morskich* (statki o długości poniżej 24 m) oraz *Przepisów klasyfikacji i budowy jednostek szybkich* powinny spełniać także wymagania niniejszej *Publikacji*.

1.1.3 Jeśli wyraźnie nie podano inaczej, niniejsza *Publikacja* (...) ma zastosowanie do statków towarowych oraz towarowych jednostek szybkich o pojemności brutto 500 i większej, zbudowanych w dniu 1 lipca 2024 r. lub po tej dacie, które przewożą powyżej 12 osób personelu przemysłowego. (SOLAS, Praw. XV/3.1)

1.1.4 W przypadku gdy znak dodatkowy **CREW BOAT** lub **sdpp** ma być nadany statkowi lub jednostce szybkiej o pojemności brutto poniżej 500, która przeznaczona jest do przewozu całkowitej liczby pasażerów, personelu specjalnego oraz personelu przemysłowego przekraczającej 12 osób, PRS zastosuje wymagania funkcjonalne podane w Części II niniejszej *Publikacji*, w takim zakresie, w jakim jest to możliwe. (Preambuła Kodeksu IP, para 7)

1.1.5 Istniejące statki towarowe zbudowane przed 1 lipca 2024, upoważnione przez Administrację do przewozu ponad 12 osób personelu przemysłowego zgodnie z zaleceniami Organizacji*, powinny spełnić wymagania prawideł III/1, III/2 (z wyjątkiem paragrafu 2.1.7), IV/7 oraz IV/8 niniejszej *Publikacji* (*Kodeksu IP*) do czasu pierwszego przeglądu pośredniego lub odnowieniowego po 1 lipca 2024, zależnie od tego, który z nich wypada pierwszy. (SOLAS, Praw. XV/3.2)

1.1.6 Istniejące towarowe jednostki szybkie zbudowane przed 1 lipca 2024, upoważnione przez Administrację do przewozu ponad 12 osób personelu przemysłowego, zgodnie z zaleceniami Organizacji*, powinny spełnić wymagania prawideł III/1, III/2 (z wyjątkiem paragrafu 2.1.7), V/7 oraz V/8 niniejszej *Publikacji* (*Kodeksu IP*) do czasu trzeciego przeglądu okresowego lub pierwszego przeglądu odnowieniowego po 1 lipca 2024, zależnie od tego, który z nich wypada pierwszy. (SOLAS, Praw. XV/3.3)

1.1.7 Statki towarowe oraz towarowe jednostki szybkie, niezależnie od daty budowy, które przed 1 lipca 2024 nie otrzymały upoważnienia Administracji do przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego na podstawie zaleceń Organizacji*, powinny spełniać wymagania (...) tej *Publikacji* (...) przed rozpoczęciem przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego. (SOLAS, Praw. XV/3.4)

* Patrz *Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages* (resolution MSC.418(97)). (Tymczasowe zalecenia dotyczące bezpiecznego przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego na statkach odbywających podróże międzynarodowe (rez. MSC.418(97)).

1.2 Określenia

- 1.1** *Kodeks IP* oznacza *Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa statków przewożących personel przemysłowy* (*International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel*),

przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego rezolucją MSC.527(106), z możliwymi późniejszymi zmianami, (...) (SOLAS, Praw. XV/1.2)

- .2 **Kodeks HSC** oznacza *Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich 2000*, (*International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*) przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego rezolucją MSC.97(73), z późniejszymi zmianami. (Kodeks IP, Praw. I/2.3)
- .3 **SOLAS** oznacza *Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu 1974* (*International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*), z późniejszymi zmianami (Kodeks IP, Praw. I/2.3)
- .4 **Personel przemysłowy (personel IP)** oznacza wszystkie osoby przewożone lub zakwaterowane na pokładzie w celu prowadzenia działalności przemysłowej na morzu wykonywanej na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore. (SOLAS, Praw. XV/1.1, Kodeks IP, Praw. I/2.4)
- .5 **Personel specjalistyczny** oznacza wszystkie osoby niebędące pasażerami, członkami załogi ani dziećmi w wieku poniżej jednego roku, które są przewożone na statku w związku ze specjalistycznym przeznaczeniem tego statku lub z powodu wykonywania specjalistycznych prac na tym statku. (...)

Oczekuje się, że personel specjalistyczny będzie fizycznie sprawny i zostanie zaznajomiony z rozplanowaniem statku oraz przeszkolony w zakresie procedur bezpieczeństwa i obsługi okrętowego wyposażenia bezpieczeństwa przed opuszczeniem portu; obejmuje on:

- .1 naukowców, techników oraz członków ekspedycji na statkach prowadzących badania, wyprawy niekomercyjne oraz inspekcje;
 - .2 personel uczestniczący w szkoleniach oraz praktykach morskich w celu rozwoju umiejętności przydatnych do kariery zawodowej na morzu. Szkolenie takie powinno być zgodne z programem szkoleń zatwierdzonym przez Administrację;
 - .3 personel zajmujący się przetwórstwem ryb, wielorybów oraz innych żywych zasobów morza na statkach przetwórczych nie prowadzących połowów;
 - .4 personel ratowniczy na statkach ratowniczych, personel układający kable na kablówcach, personel badawczy na statkach nadzoru sejsmicznego, personel nurkowy na statkach wsparcia nurkowego, personel układający rurociągi na statkach układających rurociągi oraz operatorzy dźwigów na dźwigach pływających; oraz
 - .5 inny personel podobny do wspomnianego w .1 do .4, który, zdaniem Administracji, może być zaliczany do tej grupy. (Kodeks SPS, Praw. 1/1.3.11)
- .6 **Pasażer** oznacza każdą osobę inną niż:
- .1 kapitan i członkowie załogi lub inne osoby zatrudnione w dowolnym charakterze na statku w ramach jego działalności komercyjnej; oraz
 - .2 dzieci w wieku poniżej jednego roku. (SOLAS, Praw. I/2(e))
- .7 **Statki w budowie** oznacza statki, których stępki zostały położone lub które są w podobnym stadium budowy; (SOLAS, Praw. II-2/1.1.2.1)

Podobne stadium budowy oznacza etap w którym:

- .1 rozpoczęła się budowa konkretnego statku; oraz

- .2 masa budowanego statku osiągnęła co najmniej 50 ton lub 1% szacowanej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza. (SOLAS, Praw. II-2/1.1.3.1)
- .8 **Jednostka w budowie** oznacza jednostkę, której stępka została położona, lub która jest w podobnym stadium budowy; (SOLAS, Praw. X/1.4)
Podobne stadium budowy oznacza etap w którym:
 - .1 rozpoczęła się budowa konkretnej jednostki; oraz
 - .2 masa budowanej jednostki osiągnęła co najmniej 50 ton lub 3% szacowanej masy wszystkich materiałów konstrukcyjnych, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza. (SOLAS, Praw. X/1.5)
- .9 **Przewóz** oznacza transport, zakwaterowanie lub jedno i drugie. (Kodeks IP, Praw. I/2.1)
- .10 **Transfer personelu** oznacza pełną sekwencję działań związanych z przemieszczaniem personelu oraz jego wyposażenia na morzu na statek lub z niego, do którego ma zastosowanie niniejsza *Publikacja* (Kodeks) oraz z innego statku/obiektu offshore lub na niego. (Kodeks IP, Praw. I/2.7)
- .11 **Systemy ważne** oznaczają systemy wymienione w *Konwencji SOLAS* prawidło II-2/21.4. (Kodeks IP, Praw. I/2.2) tj.:
 - .1 napędowe;
 - .2 systemy sterowe oraz kontroli sterowania;
 - .3 systemy nawigacyjne;
 - .4 systemy napełniania, transportu oraz przygotowania paliwa olejowego;
 - .5 łączność wewnętrzna pomiędzy mostkiem, pomieszczeniami maszynowymi, centrum bezpieczeństwa, drużynami strażackimi i ratowniczymi oraz zgodnie z wymaganiami dotyczącymi powiadamiania i zbiórki pasażerów i załogi;
 - .6 łączność zewnętrzna;
 - .7 instalacja wodnohydrantowa;
 - .8 stałe instalacje gaśnicze;
 - .9 instalacja wykrywania pożaru i dymu;
 - .10 instalacja zęzowa i balastowa;
 - .11 drzwi wodoszczelne i półwodoszczelne z napędem mechanicznym;
 - .12 instalacje przeznaczone do wspierania "rejonów bezpiecznych" zgodnie z 5.1.2 (tj.: urządzenia sanitarne; woda; żywność; zastępcza przestrzeń dla opieki medycznej; pomieszczenie chroniące przed złą pogodą; środki zapobiegające przegrzaniu i hipotermii; oświetlenie i wentylacja);
 - .13 systemy wykrywania zalewania; oraz
 - .14 inne systemy określone przez Administrację jako istotne dla nadzorowania uszkodzeń. (SOLAS Praw. II-2/21.4)
- .12 **Strefa IP** to każdy obszar lub przestrzeń, w której personel przemysłowy zwykle ma przebywać podczas rejsu lub do której może mieć dostęp. (Kodeks IP, Praw. I/2.5)

- .13 **Działalność przemysłowa offshore** oznacza budowę, konserwację, likwidację, obsługę lub serwisowanie obiektów offshore związanych między innymi z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów w sektorach energii odnawialnej lub węglowodorów, akwakulturą, górnictwem oceanicznym lub podobną działalnością. (SOLAS, Praw. XV/1.3, Kodeks IP, Praw. I/2.6)
- .14 **Przepisy MOR** oznaczają *Przepisy PRS klasyfikacji i budowy statków morskich*, które mają zastosowanie do statków o długości 24 m i powyżej.
- .15 **Przepisy MAL** oznaczają *Przepisy PRS klasyfikacji i budowy małych statków morskich*, które mają zastosowanie do statków o długości poniżej 24 m.
- .16 **Przepisy HSC** oznaczają *Przepisy PRS klasyfikacji i budowy jednostek szybkich*.

1.3 Postanowienia ogólne

1.3.1 **Ilekoć w niniejszej Publikacji (...) jest odniesienie do wymagań dotyczących statków pasażerskich, zakłada się że spełniane są odpowiadające im wymagania dla statków towarowych.** (SOLAS, Praw. XV/2.1)

1.3.2 **Do celów niniejszej Publikacji personel przemysłowy nie powinien być traktowany lub rozpatrywany jako pasażerowie, jednakże, gdziekolwiek w niniejszej Publikacji (...) liczba personelu przemysłowego pojawia się jako parametr, powinna to być zbiorcza liczba personelu przemysłowego, specjalistycznego oraz pasażerów znajdujących się na statku, przy czym liczba pasażerów nie powinna przekraczać 12.** (SOLAS, Praw. XV/2.2 i 2.3)

1.3.3 Niezależnie od postanowień 1.3.1 powyżej i niezależnie od postanowień *Przepisów HSC* dotyczących:

- pływalności, stateczności oraz niezatapialności;
- konstrukcji;
- środków zakwaterowania oraz ewakuacji;
- systemów sterowania kierunkiem;
- kotwiczenia, holowania oraz cumowania;
- bezpieczeństwa pożarowego;
- urządzeń i środków ratunkowych;
- urządzeń maszynowych i systemów pomocniczych;
- systemów zdalnego sterowania, sygnalizacji alarmowej oraz bezpieczeństwa;
- instalacji elektrycznych

jednostka szybka certyfikowana na zgodność z wymaganiami Rozdziału X *Konwencji SOLAS* (patrz Część V niniejszej *Publikacji*) powinna być uznana za spełniającą powyższe wymagania *Przepisów HSC*. (SOLAS, Praw. XV/2.4)

1.4 Dokumentacja klasyfikacyjna statku

Zakres dokumentacji technicznej, którą należy przedstawić PRS do rozpatrzenia przed rozpoczęciem budowy statku lub jednostki szybkiej powinien spełniać wymagania podane w odpowiednich częściach *Przepisów MOR*, *Przepisów MAL* lub *Przepisów HSC*. Dodatkowo należy przedłożyć

następującą dokumentację dotyczącą konstrukcji i rozmieszczenia na statku następujących pozycji::

- urządzenia i środki do transferu personelu IP (drabiny, kładki, trapy, wysięgniki urządzenia dźwignicowe, itp.);
- środki do utrzymywania pozycji statku/jednostki podczas transferu personelu IP;
- przejścia dla personelu IP z miejsca w którym jest przewożony/zakwaterowany na statku do urządzeń/środków transferu;
- środki do przewozu personelu IP (pomieszczenia, siedziska, itp.);
- oświetlenie przejść, środków transferu oraz powierzchni wody poniżej przejść i środków transferu wraz ze schematem instalacji elektrycznej;
- analiza prowadząca do oceny awarii środków transferu personelu IP oraz wszystkich powiązanych z nimi systemów;
- program odbioru i prób urządzeń i środków do transferu personelu IP po ich zamontowaniu na statku/jednostce.

1.5 Zakres nadzoru

1.5.1 Ogólne zasady nadzoru dotyczące klasyfikacji, nadzoru nad budową i podczas eksploatacji statków/jednostek podane są w *Części I* odpowiednich *Przepisów*.

1.5.2 Urządzenia i środki do transferu personelu przemysłowego, utrzymywania pozycji statku/jednostki oraz instalacje elektryczne oświetlenia, których dokumentacja podlega rozpatrzeniu i zatwierdzeniu, podlegają nadzorowi PRS podczas budowy lub przebudowy statku/jednostki.

1.5.3 Urządzenia i środki do transferu personelu przemysłowego powinny być dostarczane ze *Świadectwem uznania typu wyrobu* PRS lub innym certyfikatem uznanej instytucji dopuszczającym do stosowania w warunkach morskich oraz potwierdzającym wytrzymałość dla wymaganych obciążeń roboczych.

1.5.4 Po zamontowaniu na statku/jednostce, urządzenia i środki do transferu personelu przemysłowego podlegają odbiorowi i próbom działania, pod nadzorem inspektora PRS, zgodnie z uzgodnionym programem odbioru i prób.

2 CZEŚĆ II

CELE ORAZ WYMAGANIA FUNKCJONALNE

2.1 Bezpieczny transfer personelu

2.1.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.1 jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich osób zajmujących się transferem personelu, włącznie z bezpiecznymi oraz odpowiednimi środkami transferu oraz możliwości bezpiecznego prowadzenia działań związanych z transferem personelu. (Kodeks IP, Praw. II/2.1)

2.1.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.1.1 powyżej, w przepisach Części III niniejszej *Publikacji* znalazły się następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 Należy przewidzieć środki służące uniknięciu obrażeń w czasie transferu personelu.
- .2 Środki służące transferowi personelu powinny być:
 - .1 projektowane, budowane oraz utrzymywane tak, aby wytrzymały obciążenia, którym podlegają;
 - .2 projektowane i konstruowane tak, aby przechodziły w położenie bezpieczne w przypadku utraty lub zmniejszenia ich funkcjonalności; oraz
 - .3 zdolne do zapewnienia bezpiecznego powrotu osób będących w trakcie transferu do bezpiecznego miejsca po zaniku zasilania.
- .3 Środki służące utrzymywaniu pozycji powinny być przewidziane i umieszczone w taki sposób, który zapobiega wypadkom podczas transferu personelu oraz jest odpowiedni do trybu działania oraz wzajemnych oddziaływań z innymi statkami lub obiektami offshore. (Kodeks IP, Praw. II/2.2)

2.2 Podział grodziowy i stateczność

2.2.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.2 jest zapewnienie odpowiedniej stateczności statku, zarówno w stanie nieuszkodzonym jak i uszkodzonym, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/3.1)

2.2.2 Wymaganie funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.2.1 powyżej, statek powinien być zaprojektowany z zastosowaniem strugoszczelnych i wodoszczelnych ścian granicznych przedziałów zapewniających odpowiedni standard stateczności, zarówno w stanie nieuszkodzonym jak i uszkodzonym, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na pokładzie. To wymaganie funkcjonalne zostało umieszczone w Częściach IV i V niniejszej *Publikacji*. (Kodeks IP, Praw. II/3.2)

2.3 Urządzenia maszynowe

2.3.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.3 jest zapewnienie urządzeń maszynowych zdolnych do utrzymania wymaganej funkcjonalności, w celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi oraz bezpiecznego

przewozu osób na pokładzie zarówno przy normalnej eksploatacji, jak i w każdej sytuacji awaryjnej, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/4.1)

2.3.2 Wymaganie funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.3.1 powyżej, w przepisach Części IV i V niniejszej *Publikacji* znalazły się następujące wymagania funkcjonalne:

1. w przypadku gdy wydajność niezbędna do zapewnienia wymaganej funkcjonalności jakiegokolwiek systemu maszynowego zależy od liczby osób na pokładzie (np. systemy pomp zęzowych), należy zapewnić niezbędną dodatkową wydajność;
2. systemy urządzeń sterowych powinny być zdolne do utrzymania sterowności po każdym incydencie, który ma wpływ na działanie urządzeń maszynowych; oraz
3. systemy ważne powinny posiadać niezbędną redundancję lub możliwość odseparowania, lub ich kombinację, w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego przebywania osób na pokładzie po jakimkolwiek zdarzeniu mającym wpływ na urządzenia maszynowe, biorąc pod uwagę liczbę osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/4.2)

2.4 Instalacje elektryczne

2.4.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.4 jest zapewnienie:

1. awaryjnych źródeł energii, zdolnych do utrzymania wymaganej funkcjonalności systemów ważnych w sytuacjach awaryjnych, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na pokładzie; oraz
2. ochronę wszystkich osób znajdujących się na pokładzie przed zagrożeniami natury elektrycznej (Kodeks IP, Praw. II/5.1)

2.4.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.4.1 powyżej, w przepisach Części IV i V niniejszej *Publikacji* znalazły się następujące wymagania funkcjonalne:

1. zasilanie awaryjne systemów ważnych powinno posiadać niezbędną redundancję lub możliwość odseparowania, lub ich kombinację, w celu zapewnienia możliwości bezpiecznego przebywania osób na pokładzie po uszkodzeniu, biorąc pod uwagę liczbę osób na pokładzie i czas potrzebny na uporządkowaną ewakuację; oraz
2. należy zapewnić środki zabezpieczające przed porażeniem, pożarem oraz innymi zagrożeniami natury elektrycznej. (Kodeks IP, Praw. II/5.2)

2.5 Pomieszczenia maszynowe okresowo bezwachtowe

2.5.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału jest zapewnienie, że w przypadku gdy przedział maszynowy jest okresowo bezwachtowy nie wpłynie to na bezpieczeństwo statku ani osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/6.1)

2.5.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.5.1 powyżej, w przepisach Części IV i V niniejszej *Publikacji* znalazły się następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe powinny zapewniać bezpieczną eksploatację, biorąc pod uwagę liczbę osób na pokładzie; oraz,
- .2 przedział maszynowy okresowo bezwachtowy powinien być wyposażony w dodatkowe elementy sterujące, systemy monitorujące i alarmowe, zapewniające bezpieczną eksploatację, biorąc pod uwagę liczbę osób na pokładzie, w celu osiągnięcia poziomu bezpieczeństwa równoważnego poziomowi bezpieczeństwa przedziału maszynowego normalnie obsadzonego wachtą. (Kodeks IP, Praw. II/6.2)

2.6 Bezpieczeństwo pożarowe

2.6.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.6 jest spełnienie założeń bezpieczeństwa pożarowego *Konwencji SOLAS* lub podstawowych zasad bezpieczeństwa pożarowego *Kodeksu HSC*, biorąc pod uwagę liczbę osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/7.1)

Założenia bezpieczeństwa pożarowego *Konwencji SOLAS* są następujące:

- zapobieganie powstawania pożaru i wybuchu;
- zmniejszanie zagrożenia życia przez pożar; zmniejszanie zagrożenia uszkodzeń statku, jego ładunku oraz środowiska przez pożar;
- ograniczanie, kontrolowanie oraz tłumienie pożaru oraz wybuchu w pomieszczeniu, w którym one powstały; oraz
- zapewnianie odpowiednich oraz łatwo dostępnych dróg ewakuacji dla pasażerów oraz załogi (SOLAS Praw. II-2/2.1.1)

Podstawowe zasady bezpieczeństwa pożarowego *Kodeksu HSC* są następujące:

- utrzymywanie głównych funkcji oraz systemów bezpieczeństwa jednostki, włącznie z napędem i sterowaniem, wykrywaniem pożaru, sygnalizacją alarmową oraz zdolnością gaśniczą w pomieszczeniach nie dotkniętych pożarem, po jego wybuchu w jakimkolwiek pomieszczeniu na statku;
- podział pomieszczeń ogólnego użytku jednostki kategorii B w taki sposób, aby osoby przebywające w dowolnym pomieszczeniu mogły uciec do alternatywnego bezpiecznego rejonu lub pomieszczenia w przypadku pożaru;
- podział jednostki za pomocą przegród ognioodpornych;
- ograniczone stosowanie materiałów palnych oraz takich, które wydzielają dym oraz gazy toksyczne w warunkach pożaru;
- wykrywanie, ograniczanie oraz gaszenie pożaru w miejscu, w którym powstał;
- ochrona dróg ewakuacji oraz dostęp w celu gaszenia pożaru; oraz
- natychmiastowa dostępność urządzeń gaśniczych (Kodeks HSC Praw. 7.1.1)

2.6.2 Wymaganie funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.6.1 powyżej, w przepisach Części IV i V niniejszej *Publikacji* podano sposoby służące spełnianiu wymagań funkcjonalnych dotyczących bezpieczeństwa pożarowego zawartych w *Konwencji SOLAS* lub podstawowych zasad bezpieczeństwa pożarowego zawartych w *Kodeksie HSC*, biorąc pod uwagę liczbę osób znajdujących się na pokładzie statku. (Kodeks IP, Praw. II/7.2)

Wymagania funkcjonalne bezpieczeństwa pożarowego *Konwencji SOLAS* są następujące:

- podział statku na główne pionowe i poziome strefy za pomocą przegród termicznych i konstrukcyjnych;
- oddzielenie pomieszczeń mieszkalnych od pozostałych rejonów statku za pomocą przegród termicznych i konstrukcyjnych;
- ograniczone stosowanie materiałów palnych;
- wykrywanie pożaru w strefie, w której powstał;
- ograniczanie oraz gaszenie pożaru w pomieszczeniu, w którym powstał;
- ochrona dróg ewakuacji oraz dostępu do środków ochrony przeciwpożarowej;
- łatwa dostępność urządzeń gaśniczych; oraz
- minimalizacja możliwości zapłonu oparów ładunku palnego (SOLAS Praw. II-2/2.2.1)

Podstawowe zasady bezpieczeństwa pożarowego *Kodeksu HSC* – patrz 2.6.1 powyżej.

2.7 Urządzenia i środki ratunkowe

2.7.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.7 jest przewidzenie odpowiednich oraz wystarczających środków zapewniających bezpieczne opuszczenie statku oraz działania ratownicze. (Kodeks IP, Praw. II/8.1)

2.7.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.7.1 powyżej, w przepisach Części IV i V niniejszej *Publikacji* znalazły się następujące wymagania funkcjonalne:

- .1 pojemność jednostek ratunkowych powinna być wystarczająca do pomieszczenia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie;
- .2 odpowiednie i wystarczające osobiste środki ratunkowe powinny być dostępne dla wszystkich osób na pokładzie;
- .3 należy zapewnić wystarczającą przestrzeń do zbiórki i wsiadania do środków ratunkowych;
- .4 należy przewidzieć pokładowe systemy łączności i alarmowania w celu zapewnienia łączności w sytuacjach awaryjnych wszystkim osobom znajdującym się na statku; oraz
- .5 należy przewidzieć środki zapewniające bezpieczne podjęcie osób z wody. (Kodeks IP, Praw. II/8.2)

2.8 Ładunki niebezpieczne

2.8.1 Cel

Celem niniejszego rozdziału 2.8 jest zapewnienie bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego podczas transportu i przeładunku towarów niebezpiecznych na statkach certyfikowanych zgodnie z niniejszą *Publikacją (Kodeksem)*, biorąc pod uwagę całkowitą liczbę osób na pokładzie. (Kodeks IP, Praw. II/9.1)

2.8.2 Wymagania funkcjonalne

Aby osiągnąć cel określony w punkcie 2.8.1 powyżej, należy uwzględnić wszelkie zagrożenia spowodowane transportem i przeładunkiem towarów niebezpiecznych oraz zminimalizować ryzyko dla wszystkich osób na pokładzie, biorąc pod uwagę charakter towarów niebezpiecznych. To wymaganie funkcjonalne jest zawarte w prawidłach części IV i V niniejszej *Publikacji*. (Kodeks IP, Praw. II/9.2)

3 CZĘŚĆ III PRZEPISY

3.1 **Personel przemysłowy** (Kodeks IP, Praw. III/1)

(...)

3.2 **Bezpieczny transfer**

3.2.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.1.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1 Sprzęt i urządzenia do transferu personelu należy utrzymywać w czystości, odpowiednio konserwować i regularnie kontrolować, aby zapewnić ich bezpieczne użytkowanie.
- .2 Olinowanie i korzystanie z urządzeń do transferu personelu powinno być nadzorowane przez odpowiedzialnego oficera i obsługiwane przez odpowiednio przeszkolony personel. Należy ustanowić procedury bezpieczeństwa, które mają być przestrzegane przez personel zajmujący się olinowaniem i obsługą wszelkich urządzeń mechanicznych.
- .3 Należy zapewnić środki łączności między odpowiedzialnym nadzorującym oficerem a mostkiem nawigacyjnym.
- .4 Wszystkie urządzenia służące do transferu personelu powinny być trwale oznakowane, aby umożliwić identyfikację każdego z urządzeń do celów przeglądu, inspekcji oraz prowadzenia zapisów. Rejestr korzystania z urządzeń i ich konserwacji powinien być przechowywany na burcie.
- .5 Przed rozpoczęciem operacji transferu personelu należy sprawdzić urządzenia do transferu personelu, aby upewnić się, że działają prawidłowo.
- .6 Należy przewidzieć środki w celu zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego przejścia personelu przemysłowego pomiędzy urządzeniami służącymi do jego transferu a miejscami, w których będzie on przewożony lub zakwaterowany na statku.
- .7 Należy przewidzieć oświetlenie posiadające możliwość zasilania z awaryjnego źródła energii w celu oświetlenia urządzeń służących do transferu personelu, wody poniżej urządzeń służących do transferu oraz przejścia określonego w podpunkcie 6 powyżej.
- .8 Powinien być wyznaczony obszar pokładu przeznaczony do transferu personelu i powinien być on wolny od przeszkód.
- .9 Podczas planowania i przed realizacją transferu personelu na morzu należy przeprowadzić analizę bezpieczeństwa tej operacji. W analizie należy uwzględnić warunki środowiskowe oraz ograniczenia operacyjne i sprzętowe.
- .10 Podczas planowania transferu personelu, należy uwzględnić wytyczne opracowane przez IMO* lub inne odpowiednie wytyczne** akceptowane przez Administrację. (Kodeks IP, Praw. III/2.1)

* Patrz Wytyczne dotyczące bezpieczeństwa podczas transferu osób na morzu (MSC-MEPC.7/Circ.10)

** Takie jak najnowsza wersja Wytycznych IMCA M202 dotyczących transferu personelu na/ze statków i konstrukcji offshore.

3.2.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.1.2.2, urządzenia do transferu personelu powinny być zaprojektowane, zbudowane, poddane próbom i zainstalowane

zgodnie z normami* akceptowanymi przez Administrację lub wymaganiami towarzystwa klasyfikacyjnego uznanego przez Administrację (...) (Kodeks IP, Praw. III/2.2)

* Zob. odpowiednie sekcje normy EN 13852-1:2013.

3.2.3 Ponadto obowiązują następujące zasady:

- .1 Konstrukcja urządzeń służących do transferu personelu powinna być odpowiednia do rozwiązań znajdujących się na statku.
- .2 Należy przeprowadzić analizę w celu oceny ewentualnych niesprawności urządzeń służących do transferu IP oraz wszystkich powiązanych z nimi systemów, które mogłyby pogorszyć dostępność urządzeń służących do transferu i/lub zagrozić bezpieczeństwu zaangażowanych osób.

Analiza* powinna:

* Odpowiednią analizą może być ilościowa analiza przydatności (Quantitative Fitness Analysis – QFA) lub analiza rodzajów i skutków możliwych błędów (Failure Mode and Effect (Critical) Analysis – FMEA) oraz powiązane z nimi raporty.

- .1 uwzględniać skutki awarii we wszystkich urządzeniach i systemach spowodowane pojedynczą niesprawnością, pożarem w dowolnej przestrzeni lub zalaniem dowolnego przedziału wodoszczelnego, które mogą mieć wpływ na dostępność urządzeń służących do transferu; oraz
- .2 przedstawić rozwiązania zapewniające dostępność urządzeń służących do transferu IP oraz bezpieczeństwo wszystkich zaangażowanych osób w przypadku awarii określonych w .1.
- .3 W przypadku, gdy pojedyncza awaria powoduje awarię więcej niż jednego elementu systemu (awaria będąca wspólną przyczyną), wszystkie wynikające z tego awarie powinny być rozpatrywane łącznie. W przypadku, gdy wystąpienie awarii prowadzi bezpośrednio do dalszych awarii, wszystkie te awarie powinny być rozpatrywane łącznie. (Kodeks IP, Praw. III/2.3)

3.2.4 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.1.2.3, należy ocenić manewrowość statku wraz z przewidywaną potrzebą utrzymywania przez statek pozycji w czasie, aby zapewnić prawidłowe wykorzystanie wyposażenia do utrzymywania takiej stałej pozycji. (Kodeks IP, Praw. III/2.4)

3.2.5 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.1.2.4, należy wdrożyć procedury zapewniające przez cały czas prawidłowe informacje o liczbie i tożsamości personelu na statku. (Kodeks IP, Praw. III/2.5)

4 CZĘŚĆ IV

DODATKOWE WYMAGANIA DLA STATKÓW

Uwaga:

Wymagania niniejszej Części IV mają zastosowanie do statków certyfikowanych zgodnie z Rozdziałem I *Konwencji SOLAS*.

4.1 Postanowienia ogólne

4.1.1 O ile niniejsza Część IV wyraźnie nie stanowi inaczej, statki przewożące personel przemysłowy powinny spełniać (...) ogólne wymagania właściwych *Przepisów MOR* lub *MAL* mające zastosowanie do wszystkich typów statków towarowych oraz mające zastosowanie prawidła zawarte w niniejszej Części IV. (Kodeks IP, Praw. IV/1.1)

4.1.2 Statki spełniające wymagania punktu 4.1.1 w uzupełnieniu do mających zastosowanie prawideł niniejszej Części IV uznaje się za spełniające cele i wymagania funkcjonalne określone w punktach 2.2 do 2.8 (Kodeks IP, Praw. IV/1.2)

4.2 Podział grodziowy i stateczność

4.2.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.2.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1** W przypadku, gdy statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, powinien spełniać wymagania prawidła *SOLAS II-1/5* (próba przechyłów po zakończeniu budowy, ustalenie wyporności statku pustego oraz położenia środka ciężkości, zgodność statków o długości 24 m i powyżej z Częścią A *Kodeksu IS 2008*, podziałki zanurzenia oznaczone wyraźnie na dziobie i na rufie lub system wskazywania zanurzenia), tak jakby był statkiem pasażerskim, a personel przemysłowy był liczony jako pasażerowie. Prawidło *SOLAS II-1/5.5* (w odstępach czasu nie przekraczających 5 lat, przeprowadzanie próby nośności w celu zweryfikowania zmian w wyporności statku pustego oraz położeniu wzdłużnego środka ciężkości) nie ma jednak zastosowania.
- .2** Podział grodziowy i stateczność w stanie uszkodzonym powinny być zgodne z rozdziałem II-1 *SOLAS*, gdzie statek jest traktowany jako statek pasażerski, a personel przemysłowy jest liczony jako pasażerowie, z wartością R określoną w następujący sposób:
 - .1** jeżeli statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, wartość R (wymagany wskaźnik podziału grodziowego) wynosi R ;
 - .2** jeśli statek jest certyfikowany do przewozu nie więcej niż 60 osób, wartość R wynosi 0,8 R ; lub
 - .3** dla więcej niż 60 osób, ale mniej niż 240 osób, wartość R powinna być określona przez interpolację liniową między wartościami podanymi w podpunktach 1 i 2 powyżej.

$$R = 1 - \frac{5000}{L_S + 2.5N + 15225}$$

gdzie:

$$N = N_1 + 2N_2$$

N_1 = liczba osób, dla których przewidziano łódzie ratunkowe

N_2 = liczba osób (w tym oficerów i załogi), które statek może przewozić ponad liczbę N_1

- .3 W przypadku, gdy warunki eksploatacji są takie, że zgodność z powyższym punktem 4.2.1.2 na podstawie $N=N_1+2N_2$ jest niewykonalna i gdy Administracja uzna, że istnieje odpowiednio mniejszy stopień zagrożenia, można przyjąć mniejszą wartość N , ale w żadnym przypadku nie mniejszą niż $N=N_1+N_2$.
- .4 W przypadku statków, do których stosuje się powyższy punkt 4.2.1.2.1 (statki certyfikowane do przewozu ponad 240 osób), wymagania prawideł II-1/8 SOLAS, (wodoszczelny podział grodziowy statków przeznaczonych do przewozu co najmniej 400 osób; wytrzymywanie założonego uszkodzenia wzdłuż poszycia burty statków przeznaczonych do przewozu co najmniej 36 osób) oraz prawidła II-1/8-1 (zdolność systemów ważnych do działania po zalaniu na statkach o długości 120 m i więcej, zapewnienie okrętowego komputera do obliczeń statecznościowych lub wsparcia z lądu umożliwiającego bezpieczny powrót do portu po wystąpieniu zalania) oraz rozdziału II-1 części B-2 Konwencji SOLAS (dno podwójne na statkach pasażerskich – Praw. 9, konstrukcja grodzi wodoszczelnych oraz próby wstępne – Praw. 10 & 11, grodzie skrajników i przedziału maszynowego, tunele wałów, itp. – Praw. 12, otwory w grodziach wodoszczelnych poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich – Praw. 13, otwory w poszyciu kadłuba poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich – Praw. 15, konstrukcja oraz próby wstępne zamknięć wodoszczelnych – Praw. 16, konstrukcja oraz próby wstępne pokładów wodoszczelnych, szybów, itp. – Praw. 16-1, wewnętrzna integralność wodoszczelna statków pasażerskich powyżej pokładu grodziowego – Praw. 17), B-3 oraz B-4 (informacje dotyczące zarządzania awaryjnego – Praw. 19, załadunek statków – Reg. 20, okresowe uruchamianie oraz poddawanie inspekcjom drzwi wodoszczelnych, itp. na statkach pasażerskich – Praw. 21, zapobieganie i kontrolowanie przecieków wody, itp. – Praw. 22, systemy wykrywczcze zatapiania dla statków pasażerskich przewożących co najmniej 36 osób – Praw. 22-1), należy stosować tak, jakby statek był statkiem pasażerskim, a personel przemysłowy był pasażerami. Jednakże wymagania prawideł II-1/14 (statki pasażerskie przewożące samochody ciężarowe oraz towarzyszący personel) oraz II-1/18 (wyznaczanie, cechowanie i zapisywanie podziałowych wodnic ładunkowych statków pasażerskich) nie mają zastosowania.
- .5 W przypadku statków, do których mają zastosowanie punkty 4.2.1.2.2 (statki certyfikowane do przewozu do 60 osób) oraz 4.2.1.2.3 (statki certyfikowane do przewozu ponad 60 osób, ale nie więcej niż 240 osób) powyżej, z wyjątkiem określonym w punkcie 4.2.1.6 poniżej, przepisy rozdziału II-1, części B-2 Konwencji SOLAS (dno podwójne na statkach towarowych – Praw. 9, konstrukcja grodzi wodoszczelnych oraz próby wstępne – Praw. 10 & 11, grodzie skrajników i przedziału maszynowego, tunele wałów, itp. – Praw. 12, otwory w grodziach wodoszczelnych oraz pokładach wewnętrznych na statkach towarowych – Praw. 13-1, otwory w poszyciu kadłuba poniżej pokładu wolnej burty na statkach towarowych – Praw. 15, otwory zewnętrzne na statkach towarowych – Praw. 15-1, konstrukcja oraz próby wstępne zamknięć wodoszczelnych – Praw. 16, konstrukcja oraz próby wstępne pokładów wodoszczelnych, szybów, itp. – Praw. 16-1), B-3 oraz B-4 (informacje dotyczące zarządzania awaryjnego – Praw. 19, załadunek statków – Reg. 20, zapobieganie i kontrolowanie przecieków wody, itp. – Praw. 22, dodatkowe wymagania dotyczące zapobiegania i kontrolowania przecieków wody, itp. na statkach towarowych – Praw. 24, sygnalizatory poziomu wody na statkach towarowych – Praw. 25 & 25-1), powinny mieć zastosowanie tak, jakby statek był statkiem towarowym, a personel przemysłowy stanowił załogę. Jednakże wymagania prawideł II-1/8 (wymagania specjalne dotyczące stateczności statków pasażerskich) oraz II-1/8-1 (możliwości systemów oraz informacje operacyjne na statkach pasażerskich po wypadku zatopienia) Konwencji SOLAS nie muszą być stosowane, a prawidła II-1/14 (statki pasażerskie przewożące samochody ciężarowe oraz

towarzyszący personel) oraz II-1/18 (wyznaczanie, cechowanie i zapisywanie podziałowych wodnic ładunkowych statków pasażerskich) **nie mają zastosowania**.

- .6** Wszystkie statki certyfikowane zgodnie z niniejszą Publikacją (Kodeksem) powinny spełniać **prawidła SOLAS II-1/9** (dno podwójne na statkach pasażerskich), **II-1/13** (otwory w grodziach wodoszczelnych poniżej pokładu grodziowego na statkach pasażerskich), **II-1/19** (informacje dotyczące zarządzania awaryjnego), **II-1/20** (załadunek statków) i **II-1/21** (okresowe uruchamianie oraz poddawanie inspekcjom drzwi wodoszczelnych, itp. na statkach pasażerskich), **tak jakby były statkami pasażerskimi**. (Kodeks IP Praw, IV/2.1)

4.3 Urządzenia maszynowe

4.3.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.3.2.1 statek powinien być zgodny z wymaganiami **prawidła SOLAS II-1/35-1** (instalacje zęzowe), **tak jakby był statkiem pasażerskim**. (Kodeks IP Praw, IV/3.1)

4.3.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.3.2.2, w przypadku gdy statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 240 osób, powinien on spełniać wymagania **prawidła SOLAS II-1/29** (urządzenie sterowe), **tak jakby był statkiem pasażerskim** (Kodeks IP Praw, IV/3.2)

4.4 Instalacje elektryczne

4.4.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.4.2.1, stosuje się następujące zasady:

- .1** w przypadku instalacji na statkach o długości większej niż 50 m, przewożących nie więcej niż 60 osób, oprócz wymagań **prawidła II-1/43 SOLAS** (awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach towarowych), **stosuje się wymagania prawidła II-1/42.2.6.1** (wszystkie zasilane energią drzwi wodoszczelne wymagane w **prawidle II-1/13** wraz ze wskaźnikami oraz sygnałami ostrzegawczymi powinny działać przez pół godziny); **oraz**
- .2** w przypadku instalacji na statkach przewożących więcej niż 60 osób na pokładzie zastosowanie ma **prawidło SOLAS II-1/42** (awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach pasażerskich). (Kodeks IP Praw, IV/4.1)

4.4.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.4.2.2 dla instalacji na statkach przewożących więcej niż 60 osób, zastosowanie ma **prawidło SOLAS II-1/45.12** (systemy rozdziału energii powinny być tak rozmieszczone, aby pożar w dowolnej strefie pionowej nie utrudniał działania urządzeń ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa w dowolnej innej podobnej strefie). (Kodeks IP Praw, IV/4.2)

4.5 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.5.2, statki przewożące więcej niż 240 osób uznaje się za statki pasażerskie w odniesieniu do rozdziału II-1 część E *Konwencji SOLAS* (dodatkowe wymagania dotyczące przedziałów maszynowych okresowo bezwachtowych). (Kodeks IP Praw, IV/5)

4.6 Bezpieczeństwo pożarowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punktach 2.6.2 oraz 2.3.2.3, stosuje się następujące zasady:

- .1 jeżeli statek jest uprawniony do przewozu więcej niż 240 osób, zastosowanie mają wymagania *SOLAS* rozdział II-2 (ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie oraz gaszenie pożarów) dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów; oraz
- .2 jeżeli statek jest certyfikowany do przewozu więcej niż 60, ale mniej niż 240 osób, zastosowanie mają wymagania rozdziału II-2 *SOLAS* (ochrona przeciwpożarowa, wykrywanie oraz gaszenie pożarów) dla statków pasażerskich przewożących nie więcej niż 36 pasażerów, z wyjątkiem *prawa SOLAS II-2/21* (próg katastrofy pożarowej, bezpieczny powrót do portu schronienia i rejon bezpieczny) oraz *II-2/22* (kryteria projektowe dla systemów, które powinny zachować sprawność po katastrofie pożarowej), które nie muszą być stosowane. (Kodeks IP Praw, IV/6)

4.7 Środki i urządzenia ratunkowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.7.2, stosuje się następujące zasady:

- .1 W przypadku statków przewożących więcej niż 60 osób stosuje się wymagania rozdziału III *SOLAS* (środki i urządzenia ratunkowe) dla statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe, które nie są krótkimi podróżami międzynarodowymi;
- .2 niezależnie od liczby osób na pokładzie, *prawa SOLAS III/2* (zwolnienia) i *III/19.2.3* (instruktaż bezpieczeństwa dla nowych pasażerów dotyczący instalacji bezpieczeństwa oraz praktyczna zbiórka) – nie mają zastosowania;
- .3 tam, gdzie w rozdziale III *SOLAS* użyte jest określenie "pasażer", należy je rozumieć jako personel przemysłowy zdefiniowany w 1.2.4 (*prawo XV/2.3 SOLAS*); oraz
- .4 niezależnie od podpunktu 3 powyżej, wymagana liczba kamizelek ratunkowych dla niemowląt lub dzieci powinna być obliczana wyłącznie na podstawie liczby pasażerów znajdujących się na statku. (Kodeks IP Praw, IV/7)

4.8 Towary niebezpieczne

4.8.1 Postanowienia ogólne

Personel przemysłowy może wносить na pokład towary niebezpieczne wyłącznie w celu pełnienia swojej funkcji poza statkiem i za uprzednią zgodą kapitana statku. Takie towary niebezpieczne uznaje się za ładunek i transportuje zgodnie z częścią A rozdziału VII *SOLAS* (przewóz towarów niebezpiecznych w opakowaniach). (Kodeks IP Praw, IV/8.1)

4.8.2 Przewóz towarów niebezpiecznych w opakowaniach

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.8.2, stosuje się następujące zasady:

- .1 dla statków certyfikowanych do przewozu więcej niż 240 osób stosuje się *prawo SOLAS II-2/19.3.6.2* dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów (co najmniej dwa dodatkowe niezależne aparaty oddechowe oraz dwa zapasowe ładunki do każdego aparatu); oraz
- .2 na potrzeby wymagań *Kodeksu IMDG*, statki uprawnione do przewozu więcej niż 240 osób będą uważane za statki pasażerskie, a statki uprawnione do przewozu 240 lub mniej osób będą uważane za statki towarowe. (Kodeks IP Praw, IV/8.2)

4.8.3 Przewóz towarów niebezpiecznych masowych luzem

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.8.2, stosuje się następujące zasady:

- .1 dla statków certyfikowanych do przewozu więcej niż 240 osób stosuje się prawidło *SOLAS* II-2/19.3.6.2 dla statków pasażerskich przewożących więcej niż 36 pasażerów (co najmniej dwa dodatkowe niezależne aparaty oddechowe oraz dwa zapasowe ładunki do każdego aparatu); oraz
- .2 na potrzeby wymagań *Kodeksu IMSBC* personel przemysłowy jest uważany za personel w kontekście jego ochrony. (Kodeks IP Praw. IV/8.3)

4.8.4 Przewóz niebezpiecznych ciekłych chemikaliów, skroplonych gazów i oleju

4.8.4.1 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.8.2, w przypadku jednoczesnego przewozu niebezpiecznych ciekłych chemikaliów i/lub skroplonych gazów luzem jako ładunku oraz personelu przemysłowego, statek powinien być certyfikowany zgodnie z wymaganiami części B (konstrukcja i wyposażenie statków przewożących niebezpieczne ciekłe chemikalia luzem) lub C (konstrukcja i wyposażenie statków przewożących skroplone gazy luzem) rozdziału VII *SOLAS* lub spełniać i być certyfikowany zgodnie z normą nie mniej restrykcyjną niż opracowana przez Organizację*. Ponadto:

- .1 przewóz produktów toksycznych, produktów o niskiej temperaturze zapłonu lub kwasów nie jest dozwolony, gdy całkowita liczba osób na pokładzie przekracza 60;
- .2 do celów przewozu personelu przemysłowego obszary i przestrzenie na statkach, do których nie wolno wchodzić temu personelowi, powinny być wyraźnie oznakowane;
- .3 urządzenia do transferu personelu powinny znajdować się poza obszarem ładunkowym;
- .4 dostęp do urządzeń służących do transferu personelu powinien, w miarę możliwości, znajdować się poza obszarem ładunkowym; oraz
- .5 zaokrętowanie lub transfer personelu oraz załadunek lub rozładunek ładunku nie mogą odbywać się jednocześnie. (Kodeks IP Praw, IV/8.4.1)

* Zob. *Kodeks bezpiecznej praktyki w zakresie przewozu i obsługi niebezpiecznych i szkodliwych substancji ciekłych luzem przez statki obsługi offshore* (Kodeks chemiczny OSV) (rezolucja A.1122(30)).

4.8.4.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.8.2, w przypadku jednoczesnego przewozu oleju zdefiniowanego w Załączniku I do *MARPOL* (tj. ropy naftowej w każdej postaci), jako ładunku oraz personelu przemysłowego, zastosowanie mają dodatkowe wymagania określone w punkcie 4.8.4.1 powyżej (Kodeks IP Praw. IV/8.4.2)

4.8.4.3 Do celów niniejszego wymagania:

- .1 **produkty o niskiej temperaturze zapłonu** oznaczają:
 - szkodliwe substancje ciekłe o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60°C;
 - olej o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60°C; oraz
 - skroplone gazy, które wymagają wykrywania oparów palnych zgodnie z rozdziałem 19 *Kodeksu IGC*;
- .2 **produkty toksyczne** oznaczają:

- niebezpieczne chemikalia, do których ma zastosowanie specjalne wymaganie 15.12 *Kodeksu IBC*; (usytuowanie otworów wylotowych odpowietrzeń zbiorników, przyłącze przewodu powrotu oparów, sztauowanie oraz separacja towarów, nastawa zaworu upustowego zbiornika ładunkowego); oraz
 - skroplone gazy, które wymagają wykrywania toksycznych oparów zgodnie z rozdziałem 19 *Kodeksu IGC*; oraz
- .3 **kwasy** oznaczają niebezpieczne chemikalia, do których ma zastosowanie specjalne wymaganie 15.11 *Kodeksu IBC* (poszycie kadłuba statku nie tworzy ścian zbiorników ładunkowych, zbiorniki ładunkowe oraz związane instalacje rurociągów wykonane są z materiału odpornego na korozję lub wyposażone w odpowiednią okładzinę, kołnierze połączeń kolektorów ładunkowych/wyrzutowych zaopatrzone są w osłony chroniące przed rozpyleniem ładunku oraz wanieńki ściekowe, wyposażenie elektryczne zainstalowane w miejscu niebezpiecznym jest certyfikowanego typu bezpiecznego, towary są oddzielone od zbiorników paliwa olejowego, statek zaopatrzono w aparat wykrywający wyciek ładunku, urządzenia pompujące i odwadniające zęzy pompowni ładunkowej wykonane są z materiałów odpornych na korozję). (*Kodeks IP Praw*, IV/8.4.3)
- 4.8.4.4** W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.8.2 podczas przewozu gazów skroplonych luzem, dla celów wymagań *Kodeksu IGC*, personel przemysłowy powinien być traktowany jako personel w kontekście jego szkolenia i ochrony. (*Kodeks IP Praw*. IV/8.4.4)

5 CZEŚĆ V

DODATKOWE WYMAGANIA DLA JEDNOSTEK SZYBKICH

Uwaga:

Wymagania niniejszej Części V mają zastosowanie do jednostek szybkich certyfikowanych zgodnie z Rozdziałem X *Konwencji SOLAS*.

5.1 Postanowienia ogólne

5.1.1 Towarowe jednostki szybkie certyfikowane zgodnie z rozdziałem X *SOLAS* nie powinny przewozić więcej niż 60 osób. (Kodeks IP Praw. V/1.1)

5.1.2 O ile niniejsza część wyraźnie nie stanowi inaczej, towarowe jednostki szybkie przewożące nie więcej niż 60 osób powinny spełniać wymagania dla jednostek towarowych zawarte w *Przepisach HSC (Kodeksie HSC)* oraz mające zastosowanie prawidła niniejszej Części V. (Kodeks IP Praw. V/1.2)

5.1.3 Jednostki szybkie spełniające wymagania punktu 5.1.2 powyżej w uzupełnieniu do mających zastosowanie prawideł niniejszej części uznaje się za spełniające cele i wymagania funkcjonalne określone w punktach 2.2 do 2.8. (Kodeks IP Praw. V/1.3)

5.1.4 Przewóz personelu IP na jednostkach szybkich nie jest uważany za podróż tranzytową (tj. podróż bez pasażerów lub ładunku na pokładzie), jak to określono w 1.9.1.1 *Kodeksu HSC*, i wymagane jest zezwolenie na przewóz. (Kodeks IP Praw. V/1.4)

5.1.5 Tam, gdzie termin „pasażer” jest używany w mających zastosowanie wymaganiach *Kodeksu HSC*, należy go rozumieć jako „osoby na pokładzie inne niż załoga”. (Kodeks IP Praw. V/1.5)

5.2 Podział grodziowy i stateczność

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.2.2, stosuje się następujące zasady:

1. Dodatkowo ma zastosowanie Część IV podrozdział 4.1, z wyłączeniem 4.1.1, *Przepisów HSC* [Rozdział 2, część B (pływalność, stateczność i podział grodziowy – wymagania dla jednostek pasażerskich), z wyłączeniem 2.13.2 (kryteria stateczności po uszkodzeniu/rozpruciu poszycia w części podwodnej – uszkodzenie typu raking, na 100% długości L) oraz 2.14 (w odstępach czasu nie przekraczających 5 lat próba nośności w celu zweryfikowania zmian w wyporności statku pustego oraz położenia wzdłużnego środka ciężkości statku) *Kodeksu HSC* powinien mieć zastosowanie zamiast rozdziału 2, części C (pływalność, stateczność i podział grodziowy – wymagania dla jednostek towarowych) *Kodeksu HSC*].
2. Stosując postanowienia Części IV *Przepisów HSC* (rozdział 2 *Kodeksu HSC*), wyrażenie „pasażer” należy rozumieć jako „osoby na pokładzie inne niż załoga”. Ponadto przyjmuje się, że masa każdej takiej osoby wynosi 90 kg zamiast 75 kg. (Kodeks IP Praw. V/2)

5.3 Urządzenia maszynowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.3.2, dodatkowo mają zastosowanie postanowienia rozdziałów 4.1 oraz 4.2 Części VI *Przepisów HSC*. [Pozostałe postanowienia rozdziału 10, część B *Kodeksu HSC* (systemy pomocnicze – wymagania dla jednostek pasażerskich) mają zastosowanie tak, jak stosuje się je do jednostek pasażerskich kategorii A zamiast przepisów rozdziału 10, część C *Kodeksu HSC* (systemy pomocnicze – wymagania dla jednostek towarowych)]. (Kodeks IP Praw. V/3)

5.4 Instalacje elektryczne

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.4.2, stosuje się dodatkowo postanowienia punktu 5.1.2 Części VII *Przepisów HSC* [zastosowanie ma paragraf 12.7.10 *Kodeksu HSC* (rozmieszczenie systemów rozdziału energii)]. (Kodeks IP Praw. V/4)

5.5 Przedziały maszynowe okresowo bezwachtowe

[brak dodatkowych wymagań] (Kodeks IP Praw. V/5)

5.6 Bezpieczeństwo pożarowe

[brak dodatkowych wymagań] (Kodeks IP Praw. V/6)

5.7 Środki i urządzenia ratunkowe

W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w punkcie 2.7.2:

- .1 stosuje się punkt 4.2.3 *Kodeksu HSC* (jednostka powinna być wyposażona w tablice podświetlane lub świetlne lub w informacyjny system video widoczne dla wszystkich siedzących pasażerów informujący o środkach bezpieczeństwa);
- .2 stosuje się punkt 8.4.3 *Kodeksu HSC* (rysunki oraz instrukcje w odpowiednich językach należy umieścić w miejscach publicznych oraz wyraźnie wyeksponować w miejscach zbiórek, w innych miejscach, gdzie gromadzą się pasażerowie oraz obok każdego siedzenia, w celu informowania pasażerów o: ich miejscach zbiórek, ważnych działaniach, które należy podjąć w sytuacjach awaryjnych, sposobach zakładania pasów ratunkowych) - wyrażenie „pomieszczenia pasażerskie” należy rozumieć jako „strefa IP”; oraz
- .3 wymagana liczba pasów ratunkowych dla niemowląt lub dzieci powinna być obliczana łącznie na podstawie liczby pasażerów znajdujących się na statku. (Kodeks IP Praw. V/7)

5.8 Towary niebezpieczne

5.8.1 Personel przemysłowy może wносить na pokład towary niebezpieczne wyłącznie w celu pełnienia swojej funkcji poza jednostką pływającą i za uprzednią zgodą kapitana tej jednostki. Takie towary niebezpieczne uznaje się za ładunek i transportuje zgodnie z rozdziałem 7, część D *Kodeksu HSC* (wymagania dla jednostek oraz pomieszczeń ładunkowych przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych). (Kodeks IP Praw. V/8.1)

5.8.2 W celu spełnienia wymagań funkcjonalnych określonych w 2.8.2:

- .1 dla potrzeb przewozu personelu IP obszary i przestrzenie na statkach, do których nie wolno wchodzić temu personelowi, powinny być wyraźnie oznakowane;
- .2 urządzenia do transferu personelu powinny znajdować się poza obszarem ładunkowym;
- .3 dostęp do urządzeń służących do transferu personelu powinien, w miarę możliwości, znajdować się poza obszarem ładunkowym; oraz
- .4 zaokrętowanie lub transfer personelu oraz załadunek lub rozładunek ładunku nie mogą odbywać się jednocześnie. (Kodeks IP Praw. V/8.2)

6 CZĘŚĆ VI
WYMAGANIA RETROAKTYWNE - Harmonizacja świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego z certyfikatami bezpieczeństwa SOLAS

Wdrożenie przeglądów wstępnych i konserwacyjnych zgodnie z wymaganiami prawideł XV/3.2, XV/3.3 i XV/5.1 Konwencji SOLAS (rezolucja MSC.521 (106)) oraz paragrafu 3 części I Kodeksu IP (rezolucja MSC.527(106)) należy interpretować zgodnie z poniższymi tabelami:

Przeglądy wstępne i konserwacyjne odnoszące się do rozdziału XV Konwencji SOLAS i Kodeksu IP.

Tabela 1
Statki objęte zharmonizowanym systemem przeglądów i certyfikacji (HSSC)

Rodzaj statku	Przegląd wstępny w celu wydania świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego	Przeglądy w celu utrzymania świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego	Ankiety dotyczące odnowienia świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego
Statek towarowy	Pierwszy przegląd pośredni lub przegląd odnowieniowy konstrukcji bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami prawideł 1/10 konwencji SOLAS w zależności od tego, co nastąpi pierwsze po 1 lipca 2024 r	a) Dostosowane do przeglądu konserwacyjnego (rocznym lub pośrednim) związanym z certyfikatem bezpieczeństwa statku towarowego. Przegląd Przemysłowy Personel Bezpieczeństwo Certyfikat zostanie potwierdzony na zadowalające wyniki z po zadowalających wynikach przeglądu konserwacyjnego związanego z Kodeksem IP i bezpieczeństwo statków towarowych; lub b) Zgodne z przeglądem konserwacyjnym (rocznym lub pośrednim) związanym z Certyfikatem bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego. Certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie zatwierdzony po zadowalających wynikach przeglądu konserwacyjnego (rocznego lub pośredniego) związanego z Kodeksem IP i konstrukcją bezpieczeństwa, pod warunkiem, że statek posiada ważny Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego	a) Dostosowane do przeglądu odnowienia związane z certyfikatem bezpieczeństwa statku towarowego Świadectwo. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego jest wydawane po zadowalających wynikach przeglądu odnowieniowego związanego z OD Kodeks i bezpieczeństwo statków towarowych; lub b) Zgodny z przeglądem odnowieniowym Bezpieczeństwa Konstrukcji. Certyfikat bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie wydany po uzyskaniu zadowalających wyników przeglądu odnowieniowego związanego z Kodeksem IP i konstrukcją bezpieczeństwa, pod warunkiem, że statek posiada ważny Certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego.
Szybkie jednostki towarowe	Trzeci przegląd okresowy lub pierwszy przegląd odnowieniowy, zgodnie z wymaganiami Kodeksu HSC 2000, paragraf 1.5, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej po 1 lipca 2024 r.	Dostosowane do okresowych przeglądów związanych z certyfikatem bezpieczeństwa jednostek szybkich. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie zatwierdzone po uzyskaniu pozytywnych wyników przeglądu okresowego związanego z kodeksem IP i bezpieczeństwem jednostek szybkich.	Dostosowane do przeglądu odnowieniowego związanego z certyfikatem bezpieczeństwa jednostek szybkich. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie wydane po uzyskaniu pozytywnych wyników przeglądu odnowieniowego dotyczącego kodeksu IP i bezpieczeństwa jednostek szybkich.

Tabela 2
Statki nieobjęte programem HSSC

Rodzaj statku	Ankieta wstępna w celu wydania świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego	Przeglądy w celu utrzymania świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego	Przeglądy w celu odnowienia świadectwa bezpieczeństwa personelu przemysłowego
Statek towarowy	Pierwszy przegląd odnowieniowy konstrukcji bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami prawidła 1/10 konwencji SOLAS, który ma miejsce po 1 lipca 2024 r., ale w żadnym wypadku nie później niż 30 września 2027 r.	Dostosowany do przeglądu konserwacyjnego (rocznego lub pośredniego) związanego z certyfikatem bezpieczeństwa konstrukcji statku towarowego. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie zatwierdzone po uzyskaniu zadowalających wyników przeglądu konserwacyjnego (rocznego lub pośredniego) związanego z kodeksem IP i konstrukcją bezpieczeństwa, pod warunkiem, że statek posiada ważny certyfikat bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego statek	Dostosowane do przeglądu odnowieniowego Bezpieczeństwo Budowa. Statki Przemysłowy Personel Bezpieczeństwo Certyfikat zostanie wydany po zadowalających wynikach odnowienia przeglądu związanego z kodeksem IP i konstrukcją bezpieczeństwa, pod warunkiem, że statek posiada ważny Certyfikat jest w posiadaniu statku
Szybkie jednostki towarowe	Trzeci przegląd okresowy lub pierwszy przegląd odnowieniowy, zgodnie z wymaganiami Kodeksu HSC z 2000 r. pkt 1.5, , w zależności od tego, co nastąpi wcześniej po 1 lipca 2024 r. nastąpi wcześniej po 1 lipca 2024 r.	Dostosowane do przeglądu okresowego związanego z certyfikatem bezpieczeństwa jednostki szybkiej. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie zatwierdzone po uzyskaniu pozytywnych wyników przeglądu okresowego związanego z kodeksem IP i bezpieczeństwem jednostek szybkich	Dostosowane do przeglądu odnowieniowego związanego z certyfikatem bezpieczeństwa jednostek szybkich. Świadectwo bezpieczeństwa personelu przemysłowego zostanie wydane po uzyskaniu pozytywnych wyników przeglądu odnowieniowego dotyczącego kodeksu IP i bezpieczeństwa jednostek szybkich

Wykaz zmian obowiązujących od 1 lipca 2025

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
6	Dodano nową Część 6	UI SC303 NEW