URDHËR
Nr. 311, datë 17.12.2024

MBI RREGULLAT DHE STANDARDET E SIGURISË NË ANIJET E PASAGJEREVE[1]

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; shkronjës "b", të nenit 401, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar; si dhe të nenit 70, të ligjit nr. 9590, datë 27.7.2006, "Për ratifikimin e Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe komuniteteve evropiane e shteteve të tyre anëtare",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Mbi rregullat dhe standardet e sigurisë në anijet e pasagjerëve", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Administrata Detare Shqiptare për zbatimin e këtij urdhri.

Ky Urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

Kjo rregullore përafron plotësisht direktivën 2009/45/KE dhe të Këshillit, të datës 6 maj 2009, "Mbi rregullat dhe standardet e sigurisë në anijet pasagjerëve".

RREGULLORE

MBI
RREGULLAT DHE STANDARTET E SIGURISË NË ANIJET E PASAGJEREVE

Neni 1

Qëllimi

1. Ky urdhër përcakton standardet për sigurinë e jetës dhe pronës në anijet e reja dhe ekzistuese të pasagjerëve dhe mjetet e pasagjerëve me shpejtësi të lartë, kur të dy kategoritë e anijeve dhe mjeteve lundruese janë të angazhuara në lundrime të brendshme.

2. Objektivi është vendosja e një niveli uniform sigurie për këtë kategori mjetesh lundruese gjatë lundrimeve detare.

Neni 2
Përkufizimet

Në zbatim të kësaj rregulloreje termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. **'Konventa Ndërkombëtare'** nënkupton Konventën Ndërkombëtare të vitit 1974 për Sigurinë e Jetës në Det (Konventa SOLAS e 1974), e ndryshuar, e ratifikuar me Ligjin nr. 9032/2003, së bashku me Protokollet dhe amendamentet e tyre;

2. "Kodi i Stabilitetit të Paprekur" do të thotë "Kodi mbi Stabilitetin e Paprekur për të gjitha llojet e anijeve të mbuluara nga Instrumentet e IMO-s" që përmbahet në Rezolutën A.749(18) të Asamblesë së IMO-s, datë 4 nëntor 1993, ose " Kodi Ndërkombëtar për Stabilitetin e Paprekur, 2008" që përmban në Rezolutën e IMO-s MSC.267(85) të datës 4 dhjetor 2008, në versionet e tyre të përditësuara; '

3. "Kodi i mjeteve me shpejtësi të lartë" do të thotë "Kodi ndërkombëtar për sigurinë e mjeteve me shpejtësi të lartë" i përfshirë në Rezolutën MSC 36 (63) të IMO-s, datë 20 maj 1994, ose në Kodin Ndërkombëtar për Sigurinë e Mjeteve të Shpejta, 2000 (2000 Kodi HSC), të përfshira në Rezolutën e IMO MSC.97(73) të dhjetorit 2000, në versionet e tyre të përditësuara;

4. 'GMDSS' nënkupton Sistemin Global të Fatkeqësive dhe Sigurisë Detare, siç përcaktohet në Kapitullin IV të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar;

5. "Anije pasagjerësh" nënkupton një anije që transporton më shumë se 12 pasagjerë;

6. "Anije pasagjerësh ro-ro" nënkupton një anije që transporton më shumë se 12 pasagjerë, që ka hapësira mallrash ro-ro ose hapësira të kategorive të veçanta, siç përcaktohet në rregulloren II-2/A/2 të përfshira në aneksin I;

7. **"Anije pasagjerësh me shpejtësi të lartë"** nënkupton një mjet lundrues me shpejtësi të lartë siç përcaktohet në Rregulloren X/1 të Konventës SOLAS të 1974, të ndryshuar, i cili transporton më shumë se 12 pasagjerë, me përjashtim të anijeve të pasagjerëve të angazhuar në udhëtime të brendshme në zonat detare të Klasa B, C ose D kur:

a) zhvendosja e tyre që korrespondon me vijën ujore të projektuar është më pak se 500 m3; dhe

b) shpejtësia e tyre maksimale, siç përcaktohet në Rregulloren 1.4.30 të Kodit të Mjeteve të Shpejta të 1994 dhe Rregulloren 1.4.38 të Kodit të Mjeteve të Shpejta të 2000, është më pak se 20 nyje;

8."Anije e re" do të thotë një anije, kili i së cilës ishte hedhur ose që ishte në një fazë të ngjashme ndërtimi më ose pas 1 korrikut 1998; një 'fazë e ngjashme ndërtimi' nënkupton fazën në të cilën:

a) fillon ndërtimi i identifikueshëm me një anije specifike; dhe

b) montimi i asaj anijeje ka filluar duke përfshirë të paktën 50 ton ose 1% të masës së vlerësuar të të gjithë materialit strukturor, cilado qoftë më pak;

9. **"Anije ekzistuese"** nënkupton një anije që nuk është një anije e re;

10.**'Moshë'** nënkupton moshën e anijes, e shprehur në terma të numrit të viteve pas datës së dorëzimit të saj;

11. **'Pasagjer'** nënkupton çdo person përveç:

a) kapiteni dhe anëtarët e ekuipazhit ose persona të tjerë të punësuar ose të angazhuar në çfarëdo cilësie në bordin e një anijeje në biznesin e asaj anijeje; dhe

b) një fëmijë nën një vjeç

12. **" Gjatesia e një anijeje**, përveç nëse përcaktohet ndryshe, do të thotë 96% e gjatësisë totale në një vijë uji në 85% të thellësisë më të vogël të formuar, e matur nga maja e kilit, ose gjatësia nga ana e përparme e stemës deri në boshtin e timonit në atë vijë uji, nëse kjo është më e madhe. Në anijet e projektuara me pjerrësi të kilitt, vija e ujit mbi të cilën matet kjo gjatësisë do të jetë paralele me vijën e projektuar të ujit.

13. **Lartësia e bashit** (bow height) do të thotë lartësia e harkut e përcaktuar në Rregulloren 39 të Konventës Ndërkombëtare të Vijave të Ngarkesës të vitit 1966 si distanca vertikale në perpendikularen e përparme midis vijës së ujit që korrespondon me shenjën e bordit të lirë dhe pjerrësisë së projektuar, dhe majës së kuvertës së ekspozuar në anë ;

14.**"Anije me kuvertë të plotë**" do të thotë një anije e pajisur me një kuvertë të plotë, të ekspozuar ndaj motit dhe detit, e cila ka mjete të përhershme për mbylljen e të gjitha hapjeve në pjesën e saj të ekspozuar ndaj motit dhe nën të cilën të gjitha hapjet në anët e anijes janë të pajisura me mjete të përhershme për mbyllje të paktën rezistente ndaj motit, kuverta e plotë mund të jetë një kuvertë e papërshkueshme nga uji ose strukturë ekuivalente e përbërë nga një kuvertë jo-ujore e mbuluar plotësisht nga një strukturë e papërshkueshme nga uji me forcë të mjaftueshme për të ruajtur integritetin e papërshkueshëm nga moti dhe e pajisur me pajisje mbyllëse të papërshkueshme nga moti;

15. **'Lundrim ndërkombëtar'** nënkupton një lundrim detar nga një port i Republikës së Shqipërisë në një port jashtë Republikës së Shqipërisë, ose anasjelltas;

16. **"Lundrim i brendshëm"** nënkupton një lundrim në zonat detare nga një port i Republikës së Shqipërisë në të njëjtin ose një port tjetër brenda Republikës së Shqipërisë;

17.' **Zonë detare'** do të thotë çdo zonë detare ose rrugë detare e vendosur në përputhje me nenin 4;
Megjithatë, për zbatimin e dispozitave për radiokomunikimin, përcaktimet e zonave detare do të jenë ato të përcaktuara në Rregulloren 2, Kapitulli IV të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar;
18. **"Zonë porti"** nënkupton një zonë të ndryshme nga një zonë detare e krijuar në përputhje me nenin 4 të kësaj rregulloreje, e përcaktuar nga shteti shqiptar me juridiksion mbi të, që shtrihet në punimet e përhershme portuale më të jashtme që përbëjnë një pjesë integrale të sistemit të portit, ose në kufijtë e përcaktuar nga karakteristikat natyrore gjeografike që mbrojnë një grykëderdhje ose një zonë të ngjashme të mbrojtur;

19."**Vend strehimi"** do të thotë çdo zonë e mbrojtur natyralisht ose artificialisht, e cila mund të përdoret si strehë nga një anije ose mjet lundrues në kushte që mund të rrezikojnë sigurinë e saj.
20."**Administrata e Flamurit"** nënkupton Administratën e Shtetit te Flamurit, flamurin e të cilit anija ose mjeti lundrues ka të drejtë të mbajë;

21."**Shtet pritës"** do të thotë Shteti në portin ose portet e të cilit një anije ose mjet lundrues, që mban një flamur tjetër nga ai i tij, kryen udhëtime të brendshme.

22. **"Organizatë e njohur"** i referohet një entiteti që është njohur zyrtarisht në përputhje me **Nenin 4 të Direktivës së Këshillit 94/57/EC**, e datës 22 nëntor 1994, mbi rregullat dhe standardet e përbashkëta për organizatat e inspektimit dhe të survejimit të anijeve dhe për aktivitetet përkatëse të administratave detare.

23. **'Një milje'** është 1 852 metra;
24. **"Lartësia specifike e dallgës"** do të thotë lartësia mesatare e një të tretës së dallgëve më të lartë të vëzhguara gjatë një periudhe të caktuar
25. **"Persona me lëvizshmëri të reduktuar"** do të thotë kushdo që ka një vështirësi të veçantë gjatë përdorimit të transportit publik, duke përfshirë personat e moshuar, personat me aftësi të kufizuara, personat me dëmtime shqisore dhe përdoruesit e karrigeve me rrota, gratë shtatzëna dhe personat që shoqërojnë fëmijët e vegjël;
26. **'Anije me vela'** nënkupton një anije që lëviz me vela, edhe nëse është e pajisur me shtytje mekanike për qëllime ndihmëse dhe emergjente;
27. **'Material ekuivalent'** do të thotë aliazh alumini ose çdo material tjetër jo i djegshëm i cili, në vetvete ose për shkak të izolimit të ofruar, ruan vetitë strukturore dhe të integritetit të barasvlershme me çelikun në fund të ekspozimit të zbatueshëm ndaj testit standard të zjarrit;
28."**Provë standarde zjarri"** nënkupton një provë në të cilën ekzemplarë të pjesëve të mureve ose kuvertave përkatëse ekspozohen në një furrë provë ndaj temperaturave që korrespondojnë afërsisht me kurbën standarde kohë-temperaturë në përputhje me metodën e provës të specifikuar në Kodin Ndërkombëtar të 2010 për Zbatimi i Procedurave të Testimit të Zjarrit, të përfshira në Rezolutën MSC.307(88) të IMO-s, datë 3 dhjetor 2010, në versionin e saj të përditësuar;
29."**Anije tradicionale"** nënkupton çdo lloj anijeje historike pasagjerësh të projektuar para vitit 1965 dhe kopjet e tyre të ndërtuara kryesisht me materiale origjinale, duke përfshirë ato të krijuara

për të inkurajuar dhe promovuar aftësitë tradicionale dhe detarin, që së bashku shërbejnë si monumente kulturore të gjalla, të operuara sipas parimet tradicionale të detarit dhe teknikës;
30."Jaht argëtimi ose mjet lundrimi argëtimi " do të thotë një anije që nuk përdoret për qëllime tregëtare, pavarësisht nga fuqia motorike;
31.**'Tender'** do të thotë një varkë e transportuar me anije që përdoret për transferimin e më shumë se 12 pasagjerëve nga një anije e palëvizshme pasagjerësh në breg dhe mbrapa;
32.**'Anije shërbimi në det të hapur'** do të thotë një anije që përdoret për të transportuar dhe akomoduar personelin industrial që nuk kryen punë në bord që është thelbësore për biznesin e anijes;
33. **'Mjet shërbimi në det të hapur'** nënkupton një mjet lundrues që përdoret për të transportuar dhe akomoduar personelin industrial i cili nuk kryen punë në bord që është thelbësore për biznesin e mjetit lundrues;
34.**'Riparime, ndryshime dhe modifikime të një karakteri kryesor'** nënkupton ndonjë nga sa vijon:
a) çdo ndryshim që ndryshon në mënyrë thelbësore përmasat e një anijeje, të tilla si zgjatja duke shtuar mes trupit të ri,(ii) çdo ndryshim që ndryshon në mënyrë thelbësore përmasat e një anijeje, të tilla si zgjatja duke shtuar trupin e mesit të ri,

b) çdo ndryshim që rrit ndjeshëm jetën e shërbimit të një anijeje, siç është rinovimi i akomodimit të pasagjerëve në një kuvertë të tërë,

c) çdo shndërrim i çdo lloj anijeje në një anije pasagjerësh.

Neni 3

Fushëveprimi

1. Kjo rregullore zbatohet për anijet dhe mjetet lundruese të pasagjerëve të mëposhtëm, pavarësisht nga flamuri i tyre, kur angazhohen në udhëtime të brendshme:

a) anije pasagjerësh të reja dhe ekzistuese me gjatësi 24 metra e lart;
b) anije pasagjerësh me shpejtësi të lartë;

2. Kjo rregullore nuk do të zbatohet për:anijet e pasagjerëve të cilat janë:
a) anije luftarake dhe anije ushtarake;
b) anijet me vela;
c) anijet që nuk lëvizin me mjete mekanike;
d) anije të ndërtuara në material të ndryshëm nga çeliku ose ekuivalent dhe që nuk mbulohen nga standardet në lidhje me anijet me shpejtësi të lartë (Rezoluta MSC 36 (63)) ose Artikuj me Mbështetje Dinamike (Rezoluta A.373 (X));
e) anijet prej druri me ndërtim primitiv;

f) anijet tradicionale;
g) jahte argëtimi
h) anijet e angazhuara ekskluzivisht në zonat portuale;
i) anijet e shërbimit në det të hapur; ose
j) tenderët;
k) mjetet e pasagjerëve me shpejtësi të lartë të cilat janë:
l) mjetet luftarake dhe mjetet ushtarake;
m) mjete e argëtimit
n) mjetet artizanale të angazhuara ekskluzivisht në zonat portuale
o) anijet e shërbimit në det të hapur

Neni 4

Kategorizimi i zonave detare dhe klasat e anijeve pasagjere

1.Zonat detare ndahen në këto kategori:

a) "Zonë A" nënkupton një zonë detare jashtë zonave B, C dhe D.

'b) Zona Bnkupton një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës nuk janë në asnjë pikë më shumë se 20 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës, por që është jashtë zonave C dhe D.

'Zona C'

nënkupton një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës janë në çdo pikë jo më shumë se 5 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës, por jashtë zonës detare D nëse ka. Për më tepër, probabiliteti i një lartësie të konsiderueshme të dallgës që tejkalon 2,5 metra do të jetë më i vogël se 10% për një periudhë njëvjeçare për funksionimin gjatë gjithë vitit, ose për një periudhë specifike për funksionimin sezonal, siç është funksionimi i periudhës së verës.

'Zona D'

nënkupton një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës janë në çdo pikë jo më shumë se 3 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës. Për më tepër, probabiliteti i lartësisë së konsiderueshme të dallgës që tejkalon 1,5 metra do të jetë më i vogël se 10% për një periudhë prej një viti për funksionimin gjatë gjithë vitit, ose për një periudhë specifike për funksionimin sezonal, siç është funksionimi i periudhës së verës.

2. Ministria përgjegjëse për transportin detar do të:

a) të krijojë dhe përditësojë kur është e nevojshme, një listë të zonave detare brenda juridiksionit të saj;

b) të përcaktojë kufirin e brendshëm të zonës detare më të afërt me vijën e bregdetit të saj;

c) të publikojë listën në një bazë të dhënash publike të disponueshme në faqen e internetit të autoritetit kompetent detar.

ç) Ministria përgjegjegjëse për transportin detar do t'i njoftojë Komisionit Evropian vendndodhjen e këtyre zonave dhe kur janë bërë modifikime në listë.

3. Anijet e pasagjerëve ndahen në “ Klasat A: B: C: D” sipas zonës detare në të cilën operojnë :

'Klasa A': nënkupton një anije pasagjerësh e angazhuar në udhëtime të brendshme të ndryshme nga udhëtimet e mbuluara nga klasat B, C dhe D.

'Klasa B': nënkupton një anije pasagjerësh e angazhuar në udhëtime të brendshme në zonat B, C dhe D

'Klasa C': nënkupton një anije pasagjerësh e angazhuar në udhëtime të brendshme në zonat C dhe D

'Klasa D': nënkupton një anije pasagjerësh e angazhuar në udhëtime të brendshme në zonën D

3. Për mjetet lundruese të pasagjerëve me shpejtësi të lartë, kategoritë e përcaktuara në Kapitullin I (1.4.10) dhe (1.4.11) të Kodit të Mjeteve të Shpejtësisë së Lartë ose Kapitullin I (1.4.12) (1.4.13) të vitit 2000 do të zbatohet kodi i mjeteve të shpejtësisë;

Neni 5
Aplikimi

1. Si anijet e reja, ashtu edhe ato ekzistuese të pasagjerëve dhe mjetet lundruese të pasagjerëve me shpejtësi të lartë, kur angazhohen në udhëtime të brendshme, duhet të jenë në përputhje me rregullat dhe standardet përkatëse të sigurisë të përcaktuara në këtë rregullore.

2. Garantohet që anijet e pasagjerëve ose mjetet lundruese të pasagjerëve me shpejtësi të lartë të angazhuara në udhëtime të brendshme, të cilat janë në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje, nuk do të ndalohen nga operimi për arsye që rrjedhin nga kjo rregullore, duke përfshirë çdo kërkesë shtesë të zbatueshme të sigurisë të vendosur për të përmirësuar ato në situata të caktuara, në përputhje me pikën 1 të nenit 9 të kësaj rregulloreje.

3. Në cilësinë e shtetit portual, një certifikatë ose leje e lëshuar nga një administratë tjetër e një shteti flamuri, si Certifikata e Sigurisë së Mjeteve të Shpejta dhe Leja për Operim ose Certifikata e Sigurisë së Anijes së pasagjerëve, në përputhje me nenin 13, do njihet si e vlefshme nga Administrata Detare nëse mjeti lundrues angazhohet në udhëtime të brendshme.

4. Në cilësinë e shtetit portual, Administrata Detare lejohet të inspektojë një anije pasagjerësh ose një mjet lundrimi udhëtarësh me shpejtësi të lartë që angazhohet në lundrime të brendshme dhe të kontrollojë dokumentacionin e saj në përputhje me përcaktimet e nenit 13 dhe 14 të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr.13,datë 17.01.2021" Për Kontrollin Shtetëror Portual në Republikën e Shqipërisë".

5. Të gjitha pajisjet detare, të renditura në Aneksin A.1 që janë në përputhje me dispozitat e legjislacionit kombëtar dhe acquis të Bashkimit Evropian, do të konsiderohen se janë në përputhje me dispozitat e kësaj Rregulloreje. Kjo zbatohet pavarësisht nëse Aneksi I qe kërkon apo jo që pajisjet të miratohen dhe t'i nënshtrohen testeve për të plotësuar standartet e përcaktuara nga Administrata Detare Shqiptare.

Neni 6
Kërkesat e sigurisë

1. Në lidhje me anijet e reja dhe ekzistuese të pasagjerëve të " **Klasave A, B, C** dhe **D** " :

a) Ndërtimi dhe mirëmbajtja e strukturës, makinerive kryesore dhe ndihmëse, impianteve elektrike dhe automatike duhet të jetë në përputhje me standardet e përcaktuara për klasifikim nga rregullat e një organizate të njohur, ose rregullat ekuivalente të përdorura nga Administrata Detare Shqiptare në përputhje me legjislacionin kombëtar dhe acquis të Bashkimit Evropian.

b) do të zbatohen dispozitat e Kapitujve IV, duke përfshirë amendamentet e GMDSS të vitit 1988, V dhe VI të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar;

2. Në lidhje me anijet e reja të pasagjerëve:

a) Kërkesat e përgjithshme:
b) Anijet e reja të pasagjerëve të " **Klasit A"** do të përputhen plotësisht me kërkesat e Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar, dhe me kërkesat përkatëse specifike të përcaktuara në këtë urdhër. Në rastin e rregulloreve për të cilat Konventa SOLAS e vitit 1974, e ndryshuar, e lë interpretimin nën vendimarrjen e Administratës, Administrata Detare do të zbatojë interpretimet e përfshira në Shtojcën I të këtij urdhri.
c) Anijet e reja të pasagjerëve të " **Klasave B, C** dhe **D** " do të jenë në përputhje me kërkesat specifike përkatëse të përcaktuara në këtë Rregullore.

d) Kërkesat e vijës së ngarkesës:
e) Të gjitha anijet e reja të pasagjerëve me gjatësi 24 metra e lart do të jenë në përputhje me Konventën Ndërkombëtare të 1966 mbi Vijën e Ngarkesës;
f) pavarësisht nga pikat (i) anijet e reja të pasagjerëve të klasit D janë të përjashtuara nga kërkesa për lartësinë minimale të harkut të bashit të përcaktuar në Konventën Ndërkombëtare të 1966 mbi Vijat e Ngarkesës.
g) Anijet e reja të pasagjerëve të Klasave A, B, C dhe D do të kenë një kuvertë të plotë.

3. Në lidhje me anijet ekzistuese të pasagjerëve:

a) Anijet ekzistuese të pasagjerëve të " **Klasit A** " do të jenë në përputhje me rregulloret për anijet ekzistuese të pasagjerëve të përcaktuara në Konventën SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar, dhe me kërkesat specifike përkatëse në këtë rregullore. Në rastin e rregulloreve për të cilat Konventa SOLAS e vitit 1974, e ndryshuar, e lë interpretimin nën vendimarrjen e administratës detare shqiptare.

Administrata Detare Shqiptare do të zbatojë interpretimet e përfshira në Shtojcën I të kësaj Rregullore.

b) Anijet ekzistuese të pasagjerëve të " **Klasit B** " duhet të jenë në përputhje me kërkesat specifike përkatëse në këtë rregullore.

c) Anijet ekzistuese të pasagjerëve të **"Klasave C dhe D"** duhet të përmbushin kërkesat specifike përkatëse të përcaktuara në këtë rregullore dhe, për sa i përket çështjeve që nuk mbulohen nga këto kërkesa, të ndjekin rregullat e Administratës së Shtetit të Flamurit. Këto rregulla duhet të sigurojnë një nivel sigurie të barasvlershëm me atë të Kreut II-1 dhe II-2 të Aneksit I, duke marrë parasysh kushtet specifike lokale të operimit në zonat detare ku anijet e këtyre klasave mund të operojnë Përpara se anijet ekzistuese të pasagjerëve të Klasave C dhe D të mund të angazhohen në udhëtime të rregullta vendore në Portet Shqiptare, Administrata e Shtetit të Flamurit duhet të marrë miratimin e Administratës Detare për rregullat përkatëse. .
d) Në rast se administrata e shtetit të flamurit i konsideron të paarsyeshme rregullat e kërkuara nga Administrata Detare në përputhje me pikën (c), ajo do të njoftojë menjëherë Komisionin Evropian për këtë vlerësim.

4. Për sa i përket mjeteve të pasagjerëve me shpejtësi të lartë:

a) Mjeti i pasagjerëve me shpejtësi të lartë i ndërtuar ose i nënshtruar riparimeve, ndryshimeve ose modifikimeve të një karakteri madhor më ose pas datës 1 janar 1996 do

të jetë në përputhje me kërkesat e Rregullores X/2 and X/3 të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar, përveç nëse:

b) Kili i tyre ishte hedhur ose ishin në një fazë të ngjashme ndërtimi jo më vonë se qershori 1998,
c) Dorëzimi dhe vënia në punë janë bërë jo më vonë se dhjetori 1998, dhe
d) Ato përputhen plotësisht me kërkesat e Kodit të Sigurisë për Mjeshtëri me Mbështetje Dinamike (Kodi DSC), në Rezolutën A.373(10) e Asamblesë së IMO-së, në versionin e tij të përditësuar;

e) Anija e udhëtarëve me shpejtësi të lartë e ndërtuar përpara 1 janarit 1996 dhe në përputhje me përcaktimet e Kodit të Mjeteve të Shpejta do të vazhdojë të operojë nën kujdesin e atij Kodi;
f) Anijet e pasagjerëve me shpejtësi të lartë, të ndërtuara përpara 1 janarit 1996 dhe që nuk janë në përputhje me përcaktimet e Kodit të Mjeteve të Shpejta nuk mund të angazhohen në udhëtime të brendshme, përveç rastit kur ato kanë qenë tashmë në operim në udhëtimet e brendshme në një shtet të Bashkimit Evropian më 4 qershor 1998, në të cilin rast, ata mund të lejohen të vazhdojnë aktivitetet e tyre të brendshme në Republikën e Shqipërisë. Më tej deklarohet se një mjet i tillë do të jetë në përputhje me kërkesat e Kodit DSC.
g) Ndërtimi dhe mirëmbajtja e anijeve të pasagjerëve me shpejtësi të lartë dhe pajisjet e tyre duhet të jenë në përputhje me rregullat për klasifikimin e mjeteve të shpejta të një organizate të njohur, ose rregullat ekuivalente të përdorura nga Administrata Detare.

5 . Në lidhje me riparimet e anijeve të reja dhe ekzistuese, ndryshimet dhe modifikimet e një karakteri kryesor dhe pajisjet e lidhura me to duhet të jenë në përputhje me kërkesat për anijet e reja të përcaktuara në gërmën (a) të paragrafit 2; ndryshimet e bëra në një anije të cilat synojnë vetëm arritjen e një standardi më të lartë të mbijetesës nuk do të konsiderohen si modifikime të një karakteri madhor.

6. Anijet e ndërtuara në një material ekuivalent përpara datës 20 dhjetor 2017 duhet të jenë në përputhje me kërkesat e urdhri deri më 22 dhjetor 2025.

Neni 7

Kërkesat e stabilitetit dhe heqja graduale e anijeve të pasagjerëve ro-ro

Anijet e pasagjerëve Ro-ro të Klasit C, kilët e të cilave janë hedhur ose që kanë qenë në një fazë të ngjashme ndërtimi më ose pas 1 tetorit 2004, dhe të gjitha anijet e pasagjerëve ro-ro të Klasit A dhe B duhet të jenë në përputhje me nenet 6, 8 dhe 9 të Rregullores së miratuar me Urdhër Ministri nr. 111,datë 02.06.2022"Mbi kërkesat specifike për anijet Ro-Ro për pasagjerë".

Neni 8
Kërkesat e sigurisë për personat me lëvizshmëri të reduktuar

1. Administrata Detare Shqiptare do të sigurojë marrjen e masave të duhura nga pronarët dhe operatorët, bazuar në udhëzimet e Aneksit III, për t'u mundësuar personave me lëvizshmëri të reduktuar të kenë akses të sigurt në të gjitha anijet e pasagjerëve të " **Klasit A, B ". , C dhe D** " dhe për të gjitha mjetet e pasagjerëve me shpejtësi të lartë të përdorura për transportin publik, kabina e të cilave ishte shtruar ose që ishin në një fazë të ngjashme ndërtimi më ose pas 1 tetorit 2004.
2. Republika e Shqipërisë do të bashkëpunojë dhe konsultohet me organizatat që përfaqësojnë personat me lëvizshmëri të reduktuar për zbatimin e udhëzimeve të përfshira në aneksin III.

3. Në lidhje me modifikimin e anijeve të pasagjerëve të " **Klasave A, B, C** dhe **D** " dhe mjeteve të pasagjerëve me shpejtësi të lartë të përdorura për transportin publik, të cilat i kishin vendosur kavilet ose ishin në një fazë të ngjashme ndërtimi përpara 1 tetorit 2004, Administrata Detare zbaton udhëzimet e Aneksit III për aq sa është e arsyeshme dhe praktike në aspektin ekonomik, sipas Planit Kombëtar Zbatues të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

Neni 9
Kërkesat shtesë të sigurisë, ekuivalentët, përjashtimet dhe masat mbrojtëse

1. Në rast se kërkesat e aplikueshme të sigurisë konsiderohen të pamjaftueshme në rrethana specifike për shkak të rrethanave lokale, dhe nëse tregohet nevoja për përmirësim, Administrata Detare mundet, në varësi të procedurës së përcaktuar në paragrafin 4, të zbatojë masa për të rritur sigurinë .

2. Në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën 4, mund të zbatohen masa të tjera që lejojnë miratimin e ekuivalentëve për disa kërkesa specifike të kësaj rregulloreje, me kusht që ekuivalentët e tillë të jenë të paktën po aq efektiv sa kërkesat.

3. Me kusht që të mos vërehet asnjë ulje në nivelin e sigurisë që i nënshtrohet procedurës së përcaktuar në paragrafin 4, mund të konsiderohet e përshtatshme të miratohen masa për të përjashtuar anijet nga disa kërkesa specifike të kësaj Rregulloreje për udhëtimet e brendshme që do të kryhen në Republika e Shqipërisë, duke përfshirë në zonat e saj detare arqipelagjike të mbrojtura nga efektet e detit të hapur, në kushte të caktuara operimi. Këto mund të përfshijnë, për shembull, lartësi më të vogël të valës, një periudhë të kufizuar të vitit, udhëtime vetëm gjatë ditës ose në kushte të përshtatshme klimatike ose moti, ose kohëzgjatje të kufizuar të udhëtimit ose afërsi të shërbimeve të shpëtimit.

4. Kur MIE zgjedh të përdorë dispozitat e paragrafëve 1, 2 ose 3, do të veprojë në përputhje me nënparagrafët 4.2 deri në 4.4 të këtij paragrafi.

4.1 Administrata Detare do të njoftojë Komisionin Evropian për masat që synon të miratojë, duke përfshirë të dhëna të tilla që mund të jenë të nevojshme për të konfirmuar se niveli i sigurisë është ruajtur në mënyrë adekuate.
4.2 Nëse brenda një periudhe gjashtëmujore nga njoftimi merret vendim se masat e propozuara nuk janë të justifikuara në përputhje me procedurën e aplikuar nga Komisioni Evropian, Administrata Detare do të ndryshojë ose nuk do të miratojë masat e propozuara.

4.3 Çdo masë e tillë do të zbatohet për të gjitha anijet e pasagjerëve të së njëjtës Klas ose anijeve kur operojnë në të njëjtat kushte të specifikuara, pa diskriminim në lidhje me flamurin e tyre ose kombësinë ose vendin e vendosjes së operatorit të tyre.

4.4 Masat e miratuara do të specifikohen në legjislacionin kombëtar përkatës dhe do t'i komunikohen Komisionit, i cili do ta shpërndajë këtë informacion tek të gjitha administratat e tjera të shteteve të flamurit.
5. Në rast se Administrata Detare vlerëson se një anije pasagjerësh ose mjet lundrues që operon në një lundrim të brendshëm brenda Republikës së Shqipërisë, pavarësisht nga respektimi i përcaktimeve të kësaj rregulloreje, paraqet një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e jetës ose pronës, ose mjedisi, funksionimi i asaj anijeje ose mjeti lundrues mund të pezullohet ose mund të vendosen masa shtesë sigurie deri në momentin kur rreziku të largohet.

Në rrethanat e sipërpërmendura do të zbatohet procedura e mëposhtme:

a) Drejtoria e Përgjithshme Detare do të informojë menjëherë Ministrinë përgjegjëse për transportin dhe Komisionin Evropian për vendimin e saj, shoqëruar me arsye të argumentuara.
b) Vendimi i Administratës Detare për të pezulluar funksionimin e një anijeje ose mjeti lundrues ose për të vendosur masa shtesë do të rishikohet në përputhje me procedurën e aplikuar nga Komisioni Evropian. Arsyetimi për një vendim të tillë do të vlerësohet në dritën e rrezikut serioz për sigurinë e jetës ose pronës, ose për mjedisin. Nëse pezullimi ose masat nuk justifikohen, Drejtorisë së Përgjithshme Detare i kërkohet të tërheqë pezullimin ose masat.

Neni 10
Përshtatjet

1. Më poshtë mund të përshtaten për të marrë parasysh zhvillimet në nivel ndërkombëtar, veçanërisht brenda Organizatës Ndërkombëtare të Detarisë:
a) përkufizimet në pikat (a), (b), (c), (d) dhe (v) të nenit 2;
b) dispozitat në lidhje me procedurat dhe udhëzimet për anketat e përmendura në nenin 12;

c) dispozitat në lidhje me Konventën SOLAS të 1974, të ndryshuar, dhe Kodin e Mjeteve të Shpejta Lundruese, duke përfshirë ndryshimet e tij të mëvonshme, të përcaktuara në nenet 4(3), 6(4), 12(3) dhe 13(3) ;
d) referencat specifike për "Konventat Ndërkombëtare" dhe rezolutat e IMO-s të përmendura në pikat (g), (m), (q) dhe (zb) të nenit 2, pika (a) e nenit 3(2), pika (b) e nenit 6(1) dhe pika (b) e nenit 6(2).

2. Anekset mund të ndryshohen për të:
a) të zbatojë, për qëllime të kësaj Rregulloreje, ndryshimet e bëra në Konventat Ndërkombëtare;
b) të rregullojë specifikimet teknike të gjetura në ndryshimet e bëra në Konventat Ndërkombëtare për anijet e klasave B, C dhe D dhe mjetet lundruese, në dritën e përvojës;
c) të thjeshtojë dhe qartësojë elementet teknike, në dritën e përvojës së fituar nga zbatimi i tyre;
d) përditësojnë referencat për instrumentet e tjera kombëtare të zbatueshme për anijet e pasagjerëve vendas.

Neni 11
Sondazhet

1. Çdo anije pasagjerësh do t'i nënshtrohet nga Administrata Detare kontrolleve të përcaktuara në pikat (a), (b) dhe (c):
a) një inspektim/survejim fillestar përpara se anija të vihet në shërbim;
b) një inspektim/survejim periodike një herë në 12 muaj; dhe
c) inspektim/survejim, sipas rastit.

2. Në përputhje me dispozitat e pikës 4 të nenit 6 të kësaj Rregulloreje, çdo mjet lundrues i udhëtarëve me shpejtësi të lartë duhet të jetë në përputhje me kërkesat e Kodit të Mjeteve të Shpejta Lundruese (Kodi HSC). Si rrjedhojë, Administrata Detare duhet të ushtrojë në këto mjete inspektime/survejime të kërkuara nga ky Kod.

3.Në përputhje me pikën 4 të nenit 6 të kësaj Rregulloreje, mjeti lundrues i udhëtarëve me shpejtësi të lartë duhet të jetë në përputhje me kërkesat e Kodit DSC. Si rrjedhojë, Administrata Detare duhet të ushtrojë në këto mjete inspektime/survejime të kërkuara nga ky Kod. .

4. Procedurat dhe udhëzimet për inspektime/survejime për Certifikatën e Sigurisë së Anijes së Pasagjerëve, siç specifikohet në Rezolutën A.997(25) të Asamblesë së IMO-s të ndryshuar mbi "Udhëzimet e survejimit sipas sistemit të harmonizuar të vëzhgimit dhe certifikimit 2007", ose do të zbatohen procedurat e krijuara për të arritur të njëjtin qëllim.

5. Sondazhet e përmendura në paragrafët 1, 2 dhe 3 do të kryhen ekskluzivisht nga topografët e vetë Drejtorisë së Përgjithshme Detare ose të një organizate të njohur. Qëllimi i këtyre anketave është të sigurohet që të gjitha kërkesat e zbatueshme janë në përputhje me këtë Rregullore.

Neni 12
Certifikimi

1. Të gjitha anijet e reja dhe ekzistuese të pasagjerëve që plotësojnë kërkesat e kësaj rregulloreje do të pajisen me një certifikatë sigurie të anijeve të pasagjerëve në përputhje me këtë Rregullore. Certifikata duhet të jetë në formatin e përcaktuar në Aneksin II të Rregullores së Komisionit Evropian Nr. 2020/411/BE. Kjo certifikatë do të lëshohet nga Administrata Detare ose nga një organizatë e njohur pasi të jetë kryer një rilevim fillestar, siç përshkruhet në gërmën (a) të pikës 1 të nenit 10 dhe gërmës (a) të pikës 2 të nenit 10.

2. Certifikata e Sigurisë së Anijeve të Pasagjerëve do të jetë e vlefshme për një periudhë jo më të gjatë se 12 muaj. Afati i vlefshmërisë së certifikatës mund të zgjatet nga Administrata Detare ose nga organizatat e njohura për një periudhë mospagimi deri në një muaj nga data e skadimit të shënuar në të. Në rast se është dhënë një zgjatje, periudha e re e vlefshmërisë së certifikatës do të fillojë në datën e skadimit të certifikatës ekzistuese përpara zgjatjes së saj.

2.1 Rinovimi i Certifikatës së Sigurisë së Anijes së Pasagjerëve do të lëshohet pas përfundimit të një kontrolli periodik, siç përshkruhet në gërmën (b) të pikës 1 të nenit 10dhe gërmës (b) të pikës 2 të nenit 10.

3. Për mjetet lundruese të pasagjerëve me shpejtësi të lartë që përputhen me kërkesat e Kodit HSC, Administrata Detare ose organizatat e njohura si më sipër do të lëshojnë një Certifikatë Sigurie të Mjeteve të Shpejta dhe një Leje për të operuar mjetin me shpejtësi të lartë në përputhje me dispozitat e kodit HSC.

3.1 Për mjetet lundruese të pasagjerëve me shpejtësi të lartë që përputhen me përcaktimet në Kodin DSC, organizatat e njohura si më sipër do të lëshojnë një certifikatë ndërtimi dhe pajisjeje DSC dhe një leje operimi DSC në përputhje me dispozitat e Kodit DSC.

3.2 Përpara lëshimit të një leje për të operuar për anijet e pasagjerëve me shpejtësi të lartë të angazhuara në lundrime të brendshme në një shtet port, Drejtoria e Përgjithshme Detare, si më sipër, do të pajtohet me shtetin portual për çdo kusht operacional që lidhet me funksionimin e anijeve brenda atij shteti port. Këto kushte do të tregohen nga Administrata Detare në Lejen e Operimit.

4. Çdo përjashtim i dhënë i anijeve ose mjeteve lundruese në përputhje me dispozitat e pikës 1 të nenit 9, pikës 2 të nenit 9 dhe pikës 3 të nenit 9 do të shënohet siç duhet në certifikatën përkatëse të anijes ose mjetit lundrues.

Neni 12

Saksionet

Shkeljet e dispozitave të kësaj Rregulloreje, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen sipas përcaktimeve të Kreut II pjesa 8 "Saksionet" e ligjit nr.9251, datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës. të Shqipërisë", i ndryshuar.

Neni 13

Njoftimi

Administrata Detare Shqiptare i njofton Komisionit Evropian menjëherë dispozitat kryesore të legjislacionit kombëtar që miraton Republika e Shqipërisë në fushën që mbulon kjo rregullore.

SHTOJCA

SHTOJCA I

KËRKESAT E SIGURISË PËR ANIJET E REJA DHE ATO EKZISTUESE TË PASAGJERËVE QË KRYEJNË LUNDRIME BRENDA VENDIT

Tabela e përmbajtjes

KREU I — DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

KREU II-1 — NDËRTIMI — NËNNDARJA DHE STABILITETI, MAKINERITË DHE INSTALIMET ELEKTRIKE

PJESA A — TË PËRGJITHSHME

1. Përkufizime që lidhen me Pjesën B (R 2)

2. Përkufizime në lidhje me Pjesët C, D dhe E (R 3)

PJESA A-1 — STRUKTURA E ANIJEVE

1. Instalimi i materialeve të reja që përmbajnë asbest (R 3-5)

2. Skicat e ndërtimit që mbahen në bord dhe në tokë (R 3-7)

3. Pajisjet e rimorkimit dhe të ankorimit (R 3-8)

PJESA B — STABILITETI NË GJENDJE NORMALE, NËNNDARJA DHE STABILITETI NË GJENDJE AVARIE

PJESA B-1 — ANIJET E NDËRTUARA MË 1 JANAR 2009 OSE PAS KËSAJ DATE - OPSIONI I ZBATIMIT TË REZOLUTËS MSC.216(82)

PJESA B-2 — ANIJET E NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2009

1. Rezoluta për stabilitetin në gjendje avarie (A.749 (18)

2. Nënndarja hermetike ndaj ujit

3. Gjatësia e përmbytshme (R 4)

4. Gjatësia e lejueshme e dhomave (R 6)

5. Depërtueshmëria (R 5)

6. Koeficienti i nënndarjes

7. Kërkesa të posaçme në lidhje me nënndarjet e anijes (R 7)

8. Stabiliteti në gjendje avarie (R 8)

8-1. Stabiliteti i anijeve Ro-Ro për pasagjerë në gjendje avarie (R 8-1)

8-2. Kërkesa të posaçme për anijet Ro-Ro për pasagjerë që transportojnë 400 ose më shumë persona (R 8-2)

8-3. Kërkesa të veçanta për anijet e pasagjerëve, me përjashtim të anijeve Ro-Ro për pasagjerë, që transportojnë 400 ose më shumë persona

9. Paratiet ndarëse skajore dhe paratiet ndarëse të lokalit të makinerisë (R 10)

10. Bazamentet e dyfishta (R 12)

11. Caktimi, markimi dhe regjistrimi i vijave të nënndarjes së ngarkesës (R 13)

12. Ndërtimi dhe testimi fillestar i paratieve ndarëse hermetike ndaj ujit, etj. (R 14)

13. Hapjet në paratiet ndarëse hermetike ndaj ujit (R 15)

14. Anijet që transportojnë automjete me mallra dhe personelin shoqërues (R 16)

15. Hapjet në pjesën e jashtme të skafit nën vijën kufi (R 17)

16. Padepërtueshmëria nga uji e anijeve të pasagjerëve mbi vijën kufi (R 20)Mbyllja e dyerve të ngarkimit të ngarkesave (R 20-1)

17-1. Padepërtueshmëria nga uji e hapësirës midis kuvertës Ro-Ro (kuvertës kryesore) dhe lokaleve të poshtme (R 20-2) 17-2. Aksesi në kuvertat Ro-Ro (R 20-3)

17-3. Mbyllja e paratieve ndarëse në kuvertën Ro-Ro (R 20-4)

17. Informacioni mbi stabilitetin (R 22)

18. Planet për kontrollin e dëmeve (R 23)

19. Integriteti i trupit dhe superstrukturave, parandalimi dhe kontrolli i dëmeve (R 23-2)

20. Markimi, operimi periodik dhe inspektimi i dyerve hermetike ndaj ujit etj. (R 24)

21. Shënimet në regjistrin e anijes (R 25)

22. Platformat e makinave dhe rampat e ngritshme

23. Parmakët

PJESA C — MAKINERITË

1. Të përgjithshme (R 26)

2. Motorët me djegie të brendshme (R 27)

3. Sistemi i pompave të sentinës (R 21)

4. Numri dhe lloji i pompave të sentinës (R 21)

5. Marshet e ecjes mbrapsht (R 28)

6. Pajisjet e drejtimit (R 29)

7. Kërkesa shtesë për pajisjet elektrike dhe elektro-hidraulike të drejtimit (R 30)

8. Sistemet e ajrimit në lokalin e makinerisë (R 35)

9. Komunikimi ndërmjet urës së komandimit dhe lokalit të makinerisë (R 37)

10. Alarmi për mekanikët (R 38)

11. Vendndodhja e instalimeve të emergjencës (R 39)

12. Komandat e makinerive (R 31)

13. Sistemet e tubave të avullit (R 33)

14. Sistemet e presionit të ajrit (R 34)

15. Mbrojtja kundër zhurmave (R 36)

16. Ashensorët

PJESA D — INSTALIMET ELEKTRIKE

1. Të përgjithshme (R 40)

2. Burimi kryesor i energjisë elektrike dhe ndriçimit (R 41)

3. Burimi i energjisë elektrike për rastet e emergjencave (R 42)

4. Burime ndriçimi shtesë për rastet e emergjencave në anijet Ro-Ro (R 42-1)

5. Masat mbrojtëse ndaj goditjeve elektrike, zjarrit dhe rreziqeve të tjera me origjinë elektrike (R 45)

PJESA E — KËRKESAT SHTESË PËR LOKALET E MAKINERISË QË NUK JANË NË PATRULLIM TË VAZHDUESHËM

Vëmendje e veçantë (R 54)

1. Të përgjithshme (R 46)

2. Masat mbrojtëse në rast zjarri (R 47)

3. Masat mbrojtëse kundër përmbytjeve (R 48)

4. Kontrolli i makinerive shtytëse nga ura e komandimit (R 49)

5. Mjetet e komunikimit (R 50)

6. Sistemi i alarmit (R 51)

7. Sistemet e sigurisë (R 52)

8. Kërkesa të veçanta për makineritë, kaldajat dhe instalimet elektrike (R 53)

9. Sistemi automatik i kontrollit dhe i alarmit (R 53.4)

KREU II-2 — MBROJTJA NGA ZJARRI, DIKTIMI DHE SHUARJA E ZJARRIT

PJESA A — TË PËRGJITHSHME

1. Parimet bazë (R 2)
2. Përkufizimet (R 3)
3. Pompat e zjarrit, impiantet për mbrojtjen nga zjarri, hidrantët, zorrat dhe grykat (R 4)
4. Sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit (R 5 + 8 + 9 + 10)
5. Pajisjet portative të shuarjes së zjarrit (R 6)
6. Masat për mbrojtjen nga zjarri në lokalet e makinerive (R 7)
7. Masat e posaçme në lokalet e makinerive (R 11)
8. Spërkatësi automatik, sistemet për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit (R 12)
9. Sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit (R 13)
10. Masat për lëndët djegëse të lëngshme, vajin lubrifikues dhe vajrat e tjerë të ndezshëm (R 15)
11. Veshjet e zjarrfikësve (R 17)
12. Të ndryshme (R 18)
13. Planet e kontrollit të zjarrit (R 20)
14. Gatishmëria operacionale dhe mirëmbajtja
15. Udhëzimet, trajnimet në bord dhe ushtrimet stërvitore
16. Operacionet

PJESA B — MASAT E MBROJTJES NGA ZJARRI

1. Struktura (R 23)
2. Zonat kryesore vertikale dhe zonat horizontale (R 24)
3. Paratiet ndarëse brenda një zone kryesore vertikale (R 25)
4. Rezistenca ndaj zjarrit e paratieve ndarëse dhe kuvertave në anijet e reja që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 26)
5. Rezistenca ndaj zjarrit e paratieve ndarëse dhe kuvertave në anijet e reja që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe në anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 27)
6. Mjetet e evakuimit (R 28)

6-1. Rrugët e evakuimit në anijet e Ro-Ro për pasagjerë (R 28-1)

7. Pikat e kalimit dhe hapjet në ndarjet e kategorive "A" dhe "B" (R 30, 31)
8. Mbrojtja e shkallëve dhe ashensorëve në lokalet e akomodimit dhe të shërbimit (R 29)
9. Sistemet e ajrimit (R 32)

10. Dritaret dhe baxhat e ajrimit (R 33)

11. Përdorimi i kufizuar i materialeve të djegshme (R 34)

12. Detajet e ndërtimit (R 35)

13. Sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit dhe spërkatësi automatik, sistemi i diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit (R 14) (R 36)

14. Mbrojtja e lokaleve të kategorive të veçanta (R 37)

15. Patrullat e zjarrit, sistemet e diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit dhe sistemi i qendrës së zërit (R 40)

16. Përmirësimi i anijeve ekzistuese të kategorisë B që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 41-1)

17. Kërkesa të posaçme për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme (R 41)

18. Kërkesa të posaçme për strukturat e helikopterëve. KREU III - PAJISJET E SHPËTIMIT TË JETËS

1. Përkufizimet (R 3)

2. Mjetet e komunikimit, mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, pajisjet personale të shpëtimit (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

3. Sistemi i alarmit në raste emergjence, sistemi i qendrës së zërit, lista e apelit dhe udhëzimet për raste emergjence, personeli i radio-komunikimit, udhëzimet operative, manuali i trajnimit dhe udhëzimet për mirëmbajtjen (R 6 + 8 + 9 +19 + 20)

4. Plotësimi me ekuipazh dhe mbikëqyrja e mjetit të mbijetesës (R 10)

5. Masat për grumbullimin dhe imbarkimin në mjetet e mbijetesës (R 11 + 23+ 25) 5-1. Kërkesat për anijet Ro-Ro për pasagjerë (R 26)

5-2. Zonat e uljes dhe ngritjes së helikopterëve (R 28) 5-3. Sistemet e mbështetjes së vendimmarrjes për kapitenët (R 29)

6. Stacionet e lëshimit në det (R 12)

7. Sistemimi i mjeteve të mbijetesës (R 13 + 24)

8. Sistemimi i barkave të shpëtimit (R 14)

8a. Sistemimi i sistemeve të evakuimit të anijes (R 15)

9. Masat e lëshimit në det dhe ngritjes në bord të mjetit të mbijetesës (R 16)

10. Masat e imbarkimit, lëshimit në ujë dhe ngritjes në bord të barkave të shpëtimit (R 17)

11. Udhëzimet për raste emergjence (R 19)

12. Gatishmëria operacionale, mirëmbajtja dhe inspektimet (R 20)

13. Trajnimet dhe ushtrimet stërvitore për braktisjen e anijes (R 19 + R 30) KREU IV — RADIO-KOMUNIKIMI

1. Pajisjet e radio-komunikimit

SHTOJCA II — FORMULARI I CERTIFIKATËS SË SIGURISË PËR ANIJET E PASAGJERËVE

SHTOJCA III - UDHËZIMET MBI KËRKESAT E SIGURISË PËR PERSONAT ME LËVIZSHMËRI TË KUFIZUAR NË ANIJET E PASAGJERËVE DHE MJETET E LUNDRIMIT ME SHPEJTËSI TË LARTË PËR PASAGJERË

SHTOJCA IV

PJESA A - DIREKTIVA E SHFUQIZUAR ME LISTËN E NDRYSHIMEVE VIJUESE

PJESA B - LISTA E AFATEVE KOHORE PËR TRANSPOZIMIN NË LEGJISLACIONIN E BRENDSHËM DHE ZBATIMIN SHTOJCA V - TABELA E PËRPUTHSHMËRISË

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Aty ku parashikohet shprehimisht, rregulloret e kësaj shtojce zbatohen për anijet e reja dhe ekzistuese të pasagjerëve të kategorisë A, B, C dhe D që kryejnë lundrime brenda vendit, duke pasur parasysh fushën e zbatimit të kësaj direktive, të parashikuar në nenin 3.

2. Anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, me një gjatësi nën 24 metra, duhet të jenë në pajtim me kërkesat e Rregullores II-1/B/2 deri në II-1/B/8 dhe II-1/B/10 të kësaj shtojce, me përjashtim të rasteve kur administrata e një shteti flamurin e të cilit mbajnë këto anije garanton se ato janë në pajtim me rregullat e brendshme të shtetit të flamurit dhe se këto rregulla garantojnë një nivel të barasvlershëm sigurie.

3. Kur rregulloret e kësaj shtojce nuk zbatohen për anijet e reja me gjatësi nën 24 metra, administrata e shtetit të flamurit garanton që përmes përputhshmërisë me rregullat e brendshme të sigurohet një nivel i barasvlershëm sigurie për këto anije.

4. Për anijet ekzistuese të kategorisë C dhe D nuk është e domosdoshme pajtueshmëria me rregulloret e Kreut II-1 dhe II-2 të kësaj shtojce, me kushtin që administrata e një shteti flamurin e të cilit mbajnë këto anije të garantojë se ato janë në pajtim me rregullat e brendshme të shtetit të flamurit dhe se këto rregulla garantojnë një nivel të barasvlershëm sigurie.

5. Përveç kësaj, nëse kjo rezulton e pamundur dhe/ose e paarsyeshme, nuk është e detyrueshme pajtueshmëria e anijeve të kategorisë B, C dhe D me gjatësi nën 24 metra me rregulloret e mëposhtme të Kreut II-1: Në pjesën B, Rregullorja 10, në pjesën C, Rregulloret 4, 9 dhe 10 dhe në pjesën E, Rregulloret 1 deri në 9. Administrata e shtetit të flamurit garanton që përmes përputhshmërisë me rregullat e brendshme të sigurohet një nivel i barasvlershëm sigurie për këto anije.

6. Pavarësisht nga sa parashikohet në nenin 6.1, gërma "b", anijet e kategorisë D që nuk lundrojnë përtej Zonës Detare A 1, siç përkufizohet në Rregulloren IV/2.12 të Konventës SOLAS të vitit 1974, nuk është e domosdoshme të jenë në përputhje me kërkesat për transportin të parashikuara në Kreun IV të Konventës SOLAS të vitit 1974, por duhet të jenë minimalisht në përputhje me dispozitat e Kreut IV të kësaj shtojce.

7. Dispozitat për vizibilitetin e urës së komandimit në Rregulloren V/22 të Konventës SOLAS të vitit 1974, për aq sa është e mundur dhe e arsyeshme, zbatohen edhe për anijet me gjatësi nën 55 metra, ku "gjatësia" ka kuptimin që i është dhënë në Rregulloren V/2 të Konventës SOLAS të vitit 1974.

8. Për rastet kur kjo shtojcë kërkon zbatimin e një rezolute të IMO-s për anijet ekzistuese, kur anija është ndërtuar deri në dy vite pas datës së miratimit të kësaj rezolute nga IMO, nuk është e domosdoshme që ajo të jetë në përputhje me këtë rezolutë, me kushtin që të jetë në përputhje me rezolutat e mëparshme në fuqi, nëse ka të tilla.

9. Me riparime, ndryshime dhe modifikime me "karakter madhor" nënkuptohet, për shembull:

   — çdo modifikim që ndryshon ndjeshëm përmasat e një anijeje,

   — shembull: zgjatimi me shtimin e një pjese të re qendrore të trupit,

   — çdo modifikim që ndryshon ndjeshëm kapacitetin e një anijeje pasagjerësh,

— shembull: vendparkimi i automjeteve i konvertuar në hapësirë për akomodimin e pasagjerëve,

— çdo ndryshim që rrit ndjeshëm jetëgjatësinë e shërbimit të anijes,

— shembull: rinovimi i hapësirës së akomodimit të pasagjerëve mbi një kuvertë të tërë.

10. Treguesi "(R...)", nga i cili ndiqen disa prej titujve të rregulloreve në këtë shtojcë, u referohet rregulloreve të Konventës SOLAS të vitit 1974 te të cilat janë bazuar rregulloret e kësaj shtojce, pra:

.1 Kreu II-1: Pjesa A-1 i referohet Konventës SOLAS, duke përfshirë ndryshimet e vitit 2006.

.2 Kreu II-1: Pjesa A dhe B i referohet Konventës SOLAS, duke përfshirë ndryshimet e viteve 1996/1998.

.3 Kreu II-2: Pjesa A, Rregulloret 1 dhe 2, i referohet Konventës SOLAS, duke përfshirë ndryshimet e viteve 1999/2000. Rregullorja 1.3 i referohet pjesës F (projektimi dhe masat alternative) të Kreut II-2 (ndryshimet e vitit 2000) të Konventës SOLAS të vitit 1974, për anijet e reja të ndërtuara më ose pas datës 1 janar 2003. Kreu II-2: Pjesa A, Rregulloret 3 – 16 dhe Pjesa B, Rregulloret 1 – 18, i referohen Konventës SOLAS, duke përfshirë ndryshimet e viteve 1996/1998.

.4 Kreu III: U referohet ndryshimeve të viteve 1996/1998 dhe 2001 - 2003 të Konventës SOLAS.

11. Dispozitat e zbatueshme për ANIJET E KATEGORISË A mund të gjenden në: Kreun II-1/A-1, Rregullorja 1,

Kreun II-1/B, Rregulloret 1, 23 dhe 24,

Kreun II-1/C, Rregulloret 1, 3 dhe 16,

Kreun II-2/A, Rregulloret 4, 9 dhe 12, dhe në Kreun II-2/B, Rregullorja 6

12. Dispozitat e zbatueshme për ANIJET RO-RO TË KATEGORISË A PËR PASAGJERË: Kreu II-1/B, Rregulloret 17-2 dhe 20,

KREU II-1

NDËRTIMI — NËNNDARJA DHE STABILITETI, MAKINERITË DHE INSTALIMET ELEKTRIKE

PJESA A

TË PËRGJITHSHME

1 Përkufizime që lidhen me pjesën B (R 2)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 1. *Vija e nënndarjes së ngarkesës* është vija e ujit që përdoret për të përcaktuar nënndarjen e anijes.

2. *Vija më e thellë e nënndarjes së ngarkesës* është vija e ujit që korrespondon me draftin

maksimal të lejueshëm sipas kërkesave të zbatueshme për nënndarjen.

.2 *Gjatësia e anijes* është gjatësia e matur ndërmjet pinguleve të hequra nga skajet e vijës më të thellë të nënndarjes së ngarkesës.

.3 *Gjerësia e anijes* është gjerësia maksimale nga njëri skaj i jashtëm i strukturës te tjetri, në vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës ose poshtë saj.

.4 *Drafti (zhytja)* është distanca vertikale mes vijës referuese të thellësisë maksimale (moulded), në mesin e anijes, dhe vijës së nënndarjes së ngarkesës në fjalë.

.5 *Tonazhi DËT* është diferenca në tonë midis zhvendosjes së një anijeje në ujë me një gravitet specifik prej 1,025 në vijën e ngarkesës që i përkon bordit të lirë, dhe peshës së përgjithshme të anijes.

.6 *Pesha e përgjithshme e anijes* është zhvendosja në tonë e një anijeje pa ngarkesë, lëndë djegëse, vaj lubrifikues, ujë balasti, ujë të freskët dhe ujë të pijshëm në depozita, rezerva për konsum, si dhe pa pasagjerë, ekuipazh dhe sendet e tyre personale.

.7 *Kuverta kryesore* është kuverta më e sipërme deri në të cilën zgjaten paratiet trasversale hermetike ndaj ujit.

.8 *Vija kufi* është një vijë e hequr të paktën 76 mm nën pjesën më të ngritur të kuvertës kryesore, në anë.

.9 *Depërtueshmëria e një lokali* është përqindja e atij lokali që mund të mbushet me ujë. Vëllimi i një lokali që shtrihet mbi vijën kufi duhet të matet vetëm deri në lartësinë e asaj vije.

.10 *Lokali i makinerisë* është lokali që shtrihet nga vija referuese moulded deri në vijën kufi, dhe ndërmjet dy paratieve kryesore trasversale më skajore dhe hermetike ndaj ujit, e cila përfshin lokalet ku ndodhen makineritë kryesore dhe ndihmëse, si dhe kaldajat që shërbejnë për vënien në lëvizje të anijes.

.11 *Lokalet e pasagjerëve* janë lokalet e synuara për akomodim dhe përdorim nga pasagjerët, me përjashtim të lokaleve të bagazheve, magazinimit, rezervave dhe kolive postare.

.12 *Padepërtueshmëria nga uji,* për sa i përket strukturës, është aftësia e anijes për të parandaluar depërtimin e ujit përmes strukturës së saj në të gjitha drejtimet, nën presionin hidrostatik që mund të shkaktohet në gjendje normale apo në gjendje avarie.

.13 *Qëndrueshmëria ndaj kushteve të motit* nënkupton se uji nuk do të depërtojë në anije pavarësisht kushteve të motit në det.

.14 *Anije Ro-Ro për pasagjerë* është një anije pasagjerësh me lokale ngarkesash Ro-Ro apo me lokale të kategorive të veçanta, sipas përcaktimit në Rregulloren II-2/A/2.

2 Përkufizimet që lidhen me Pjesët C, D, dhe E (R 3)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 1. Sistemi i kontrollit të mekanizmit të drejtimit janë pajisjet përmes të cilave transmetohen komanda nga ura e komandimit te grupi i motorit i mekanizmit të drejtimit. Sistemet e kontrollit të mekanizmit të drejtimit përfshijnë transmetuesit, marrësit, pompat hidraulike të

kontrollit dhe motorët e tyre përkatës, rregullatorët e motorëve, tubacionet dhe kabllot.

2. Mekanizmi kryesor i drejtimit përbëhet nga makineria, mekanizmat e timonit, grupi i motorit të mekanizmit të drejtimit, nëse ka të tillë, dhe pajisjet ndihmëse dhe mjetet që shërbejnë për t'i dhënë boshtit të timonit moment rrotullimi (p.sh. doreza e kthimit ose kuadranti), të nevojshme për lëvizjen e timonit me qëllim drejtimin e anijes në kushte normale operimi.

.2 Grupi i motorit i mekanizmit të drejtimit është:

1. në rastin e një mekanizmi drejtimi elektrik, një motor elektrik dhe pajisjet e tij elektrike përkatëse;

2. në rastin e një mekanizmi drejtimi elektrohidraulik, një motor elektrik dhe pajisjet e tij elektrike përkatëse, si dhe pompa e lidhur me të;

3. në rastin e një mekanizmi drejtimi hidraulik, një motor drejtimi dhe pompa e lidhur me të.

.3 Mekanizëm drejtues ndihmës është çdo pajisje, me përjashtim të pjesëve të mekanizmit kryesor të drejtimit, që është e nevojshme për drejtimin e anijes në rast defekti të mekanizmit kryesor të drejtimit, por pa përfshirë dorezën e kthimit, kuadrantin ose komponentët që i shërbejnë të njëjtit qëllim.

.4 *Kushtet normale operacionale dhe të jetesës* janë kushtet në të cilat anija në tërësi, makineria, shërbimet, mjetet dhe pajisjet ndihmëse që sigurojnë vënien në lëvizje, aftësinë e drejtimit, lundrimin e sigurt, sigurinë në rast zjarri dhe përmbytjeje, komunikimet dhe sinjalet e brendshme dhe të jashtme, mjetet e shpëtimit dhe çikrikët e barkave të emergjencës, si dhe mjetet që sigurojnë kushte të rehatshme jetese, janë në gjendje pune dhe funksionojnë normalisht.

.5 *Gjendja e emergjencës* është gjendja në të cilën shërbimet e nevojshme për të garantuar kushte normale operacionale dhe të jetesës nuk janë në gjendje pune për shkak të një defekti në burimin kryesor të energjisë elektrike.

.6 *Burimi kryesor i energjisë elektrike* është një burim i synuar për të furnizuar me energji elektrike panelin kryesor shpërndarës, i cili më pas e shpërndan atë në gjitha shërbimet e nevojshme për mbajtjen e anijes në kushte normale operacionale dhe të jetesës.

.7 *Anije pa energji elektrike* është një anije në të cilën impianti kryesor i vënies në lëvizje, kaldajat dhe pajisjet ndihmëse janë jofunksionale për shkak të mungesës së energjisë.

.8 *Stacioni kryesor gjenerues* është hapësira në të cilën ndodhet burimi kryesor i energjisë elektrike.

.9 *Paneli kryesor shpërndarës* është një panel shpërndarës që furnizohet drejtpërdrejt nga burimi kryesor i energjisë elektrike dhe ka si qëllim të shpërndajë energji elektrike për shërbimet e anijes.

.10 *Paneli shpërndarës për raste emergjence* është një panel shpërndarës i cili në rast avarie të sistemit kryesor të furnizimit me energji elektrike, furnizohet drejtpërdrejt nga burimi i energjisë elektrike për raste emergjence ose nga burimi i përkohshëm i energjisë elektrike, dhe ka për qëllim të shpërndajë energji elektrike për shërbimet e emergjencës.

.11 *Burimi i energjisë elektrike për raste emergjence* është një burim energjie elektrike i cili ka për qëllim të furnizojë panelin shpërndarës të emergjencës në rast pamundësie për t'u furnizuar

nga burimi kryesor i energjisë elektrike.

.12 *Shpejtësia maksimale e lundrimit përpara* është shpejtësia më e madhe me të cilën anija është projektuar të lundrojë në det, në draftin më të thellë të lundrimit.

.13 *Shpejtësia maksimale e lundrimit mbrapsht* është shpejtësia më e madhe që anija mund të arrijë duke përdorur fuqinë e saj maksimale për të lundruar mbrapsht, në draftin më të thellë të lundrimit.

.14a) *Lokalet e makinerive* janë të gjitha lokalet e makinerive të kategorisë A dhe të gjitha lokalet e tjera që përmbajnë makineritë e vënies në lëvizje, kaldajat, grupet e trajtimit të lëndës djegëse të lëngshme, motorët me avull dhe me djegie të brendshme, gjeneratorët dhe makineritë e mëdha elektrike, stacionet për mbushjen e karburantit, pajisjet frigoriferike, stabilizatorët, ventilatorët dhe kondicionerët, si dhe lokalet e ngjashme dhe hambaret e tyre përkatëse.

.14b) *Lokalet e makinerive të kategorisë A* janë ato lokale dhe hambaret e këtyre lokaleve që përmbajnë:

.1 makineri me djegie të brendshme që përdoren për vënien kryesore në lëvizje; ose

.2 makineri me djegie të brendshme që përdoren për qëllime të ndryshme nga vënia kryesore në lëvizje, kur këto makineri kanë një fuqi dalëse totale prej jo më pak se 375 kW; ose

.3 çdo kaldajë që punon me naftë ose çdo grup për trajtimin e lëndës së djegshme të lëngshme.

.15 *Sistemi i transmetimit të fuqisë* janë pajisjet hidraulike që sigurojnë fuqinë e nevojshme për rrotullimin e boshtit të timonit, duke përfshirë grupin apo grupet e motorit të mekanizmit të drejtimit, së bashku me gypat dhe rakordet e tyre, si dhe një mekanizëm timoni. Sistemet e transmetimtit të fuqisë mund të kenë komponentë të përbashkët mekanikë, si p.sh. doreza e kthimit, kuadrantët dhe boshti i timonit, ose komponentë që i shërbejnë të njëjtit qëllim.

.16 *Stacionet e kontrollit* janë hapësirat në të cilat ndodhet radioja ose pajisjet kryesore të navigimit të anijes ose burimi i energjisë për rastet e emergjencave, ose hapësira ku janë të centralizuara pajisjet e diktimit ose të shuarjes së zjarrit.

PJESA A-1

STRUKTURA E ANIJEVE

1 Instalimi i materialeve të reja që përmbajnë asbest (R 3-5)

TË GJITHA ANIJET

.1 Kjo rregullore zbatohet për materialet e përdorura për strukturën, makineritë, instalimet elektrike dhe pajisjet e mbuluara nga rregulloret e kësaj shtojce.

.2 Instalimi i materialeve të reja që përmbajnë asbest është i ndaluar për të gjitha anijet.

2 Skicat e ndërtimit që mbahen në bord dhe në breg (R 3-7)

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË OSE PAS DATËS 1 JANAR 2012

.1 Në bordin e anijeve të ndërtuara me ose pas datës 1 janar 2012 do të mbahet një grup skicash ndërtimi "as-built" dhe planesh të tjera që tregojnë çdo ndryshim strukturor të mëvonshëm.

.2 Një tjetër grup i këtyre skicave do të mbahet në breg nga shoqëria, sipas përkufizimit në Rregulloren IX/1.2 të Konventës SOLAS të vitit 1974.

.3 Referuar MSC/Circ.1135 të IMO-s për "Skicat e ndërtimit "as-built" që do të mbahen në bordin e anijes dhe në breg".

3 Pajisjet e rimorkimit dhe të ankorimit (R 3-8)

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART, TË NDËRTUARA MË OSE PAS DATËS 1 JANAR 2012

.1 Anijet duhet të pajisen me mjete, pajisje dhe pjesë me kapacitet të mjaftueshëm për të mundësuar kryerjen e sigurt të të gjitha operacioneve të rimorkimit dhe ankorimit që lidhen me funksionimin normal të anijes.

.2 Mjetet, pajisjet dhe pjesët e parashikuara në përputhje me paragrafin 1 duhet të jenë në përputhje me standardet e specifikuara për klasifikimin nga rregullat e një organizate të njohur, ose me rregulla të barasvlershme të përdorura nga një administratë në përputhje me nenin 14, paragrafi 2 të Direktivës 94/57/KE.

.3 Referuar MSC/Circ.1175 të IMO-s për "Udhëzimet për pajisjet e rimorkimit dhe të ankorimit në bordin e anijes".

.4 Për çdo pajisje apo pjesë të parashikuar në këtë rregullore, duhet të shënohet qartë çdo kufizim që lidhet me funksionimin e sigurt të saj, duke marrë në konsideratë fortësinë e lidhjes së saj me strukturën e anijes.

PJESA B

STABILITETI NË GJENDJE NORMALE, NËNNDARJA DHE STABILITETI NË GJENDJE AVARIE

Pjesa B-1

Anijet e ndërtuara më ose pas datës 1 janar 2009 – mundësia e zbatimit të Rezolutës së MSC.216(82)

Anijet e kategorisë B, C dhe D, kalluma e të cilave është vendosur më ose pas datës 1 janar 2009, apo të cilat kanë qenë në një fazë të ngjashme ndërtimi në atë datë, zbatojnë kërkesat në pjesën B-2 ose, në të kundërt, dispozitat përkatëse të Konventës SOLAS, kreu II-I, pjesa B, siç përcaktohet në shtojcën 2 të Rezolutës MSC 216(82).

Pjesa B-2

Anijet e ndërtuara përpara datës 1 janar 2009

1 Stabiliteti në gjendje normale - Rezoluta A.749(18), ndryshuar me Rezolutën MSC.75(69)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D, ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Të gjitha kategoritë e anijeve të reja me gjatësi 24 metra e lart duhet të pajtohen me dispozitat përkatëse për anijet e pasagjerëve të parashikuara në Kodin për Stabilitetin në Gjendje Normale, të miratuar me Rezolutën e IMO-s A.749(18), të ndryshuar.

Kur shtetet anëtare e konsiderojnë të papërshtatshëm zbatimin e Kriterit të Erës së Fortë dhe Rrotullimit (Severe Wind and Rolling Criterion) të Rezolutës së IMO-s A.749(18), të ndryshuar, mund të përdoret një qasje alternative që garanton stabilitet të mjaftueshëm. Kjo duhet të mbështetet me prova përpara Komisionit, të cilat vërtetojnë se është arritur një nivel i barasvlershëm sigurie.

ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË A DHE B, ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Të gjitha anijet ekzistuese të kategorisë A dhe B, pavarësisht gjendjes së ngarkesës, përmbushin kriteret e mëposhtme të stabilitetit pas korrektimit të duhur të efektit të sipërfaqeve të lira të lëngjeve në depozita, në përputhje me supozimet e paragrafit 3.3 të Rezolutës së IMO-s A.749 (18), të ndryshuar, ose me dispozita të barasvlershme.

(a) Hapësira nën kurbën e levës së ekuilibrit (kurba GZ) nuk duhet të jetë më e vogël se:

(i) 0,055 metër-radianë deri në një kënd animi prej 30 °;

(ii) 0,09 metër-radianë deri në një kënd animi prej 40 ° ose deri në këndin e zhytjes, pra këndi i animit në të cilin skajet e poshtme të hapjeve në skafin e anijes, në superstruktura ose në kabinat e kuvertës, të cilat nuk mund të kenë mbyllje rezistente ndaj kushteve të motit, zhyten nën ujë, nëse ky kënd është më i vogël se 40°;

(iii)0,03 metër-radianë ndërmjet këndeve të animit prej 30° dhe 40° ose ndërmjet 30° dhe këndit të zhytjes, nëse ky kënd është më i vogël se 40°;

(b) Leva e ekuilibrit GZ duhet të jetë të paktën 0,20 metra kur këndi i animit është i barabartë me ose më i madh se 30 °.

(c) Gjatësia maksimale e levës së ekuilibrit GZ arrihet kur këndi i animit është mbi 30°, por jo më i vogël se 25°.

(d) Lartësia fillestare metaqëndrore trasversale nuk duhet të jetë më e vogël se 0,15 metra.

Kushtet e ngarkimit që duhen marrë në konsideratë për të verifikuar përputhshmërinë me kriteret e mësipërme të stabilitetit përfshijnë të paktën ato të renditura në paragrafin 3.5.1.1 të Rezolutës së IMO-s A.749(18), të ndryshuar.

Të gjitha anijet ekzistuese të kategorisë A dhe B me gjatësi 24 metra e lart duhet të jenë në përputhje edhe me kriteret shtesë të dhëna në Rezolutën e IMO-s A.749(18), të ndryshuara, paragrafi 3.1.2.6 (kriteret shtesë për anijet e pasagjerëve) dhe paragrafi 3.2 (Kriteri i Erës së Fortë dhe Rrotullimit).

Kur shtetet anëtare e konsiderojnë të papërshtatshëm zbatimin e Kriterit të Erës së Fortë dhe Rrotullimit të Rezolutës së IMO-s A.749(18), të ndryshuar, mund të përdoret një qasje alternative që garanton stabilitet të mjaftueshëm. Kjo duhet të mbështetet me prova përpara Komisionit, të cilat vërtetojnë se është arritur një nivel i barasvlershëm sigurie.

2 Nënndarja hermetike ndaj ujit

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Përmes paratieve ndarëse, të cilat duhet të jenë hermetike ndaj ujit deri në lartësinë e kuvertës kryesore, anijet ndahen në dhoma hermetike ndaj ujit, gjatësia maksimale e të cilave llogaritet sipas kërkesave specifike të parashtruara më poshtë.

Në vend të këtyre kërkesave, mund të përdoren rregulloret për nënndarjen dhe qëndrueshmërinë e anijeve të pasagjerëve, si barasvlerëse me pjesën B të kreut II të Konventës ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det të vitit 1960, siç parashikohet në Rezolutën e IMO-s A.265(VIII), nëse këto rregullore zbatohen në tërësinë e tyre.

Çdo pjesë tjetër e strukturës së brendshme që ndikon në efikasitetin e nënndarjes së anijes duhet të jetë hermetike ndaj ujit.

3 Gjatësia e përmbytshme (R 4)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Gjatësia e përmbytshme në një pikë të caktuar është pjesa maksimale e gjatësisë së anijes, me qendër në pikën në fjalë, e cila mund të përmbytet në kushtet e depërtueshmërisë të supozuara më poshtë, pa shkaktuar zhytje të anijes përtej vijës kufi.

.2 Në rastin e një anijeje që nuk ka një kuvertë kryesore të vazhdueshme, gjatësia e përmbytshme në çdo pikë mund të përcaktohet me një vijë të supozuar të vazhdueshme kufi, e cila në asnjë pikë nuk ndodhet më pak se 76 mm nën pjesën më të ngritur të kuvertës në anë, nën të cilën paratiet përkatëse dhe skeleti ruhen në gjendje hermetike ndaj ujit.

.3 Kur një pjesë e vijës së supozuar kufi ndodhet ndjeshëm nën kuvertën deri në të cilën zgjaten paratiet, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë që për atë pjesë të paratieve që ndodhen mbi vijën e zhytjes dhe direkt poshtë pjesës më të ngritur të kuvertës, të bëhet një reduktim i kufizuar i padepërtueshmërisë nga uji.

4 Gjatësia e lejueshme e dhomave (R 6)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Gjatësia maksimale e lejueshme e një dhome, e cila e ka qendrën e saj në një pikë të caktuar të gjatësisë së anijes, përftohet duke shumëzuar gjatësinë e përmbytshme me një koeficient të përshtatshëm të quajtur koeficienti i nënndarjes.

5 Depërtueshmëria (R 5)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Supozimet që përmenden në Rregulloren 3 lidhen me depërtueshmërinë e lokaleve poshtë vijës kufi.

Për përcaktimin e gjatësisë së përmbytshme, depërtueshmëria mesatare e supozuar e lokaleve nën vijën kufi është siç tregohet në tabelën e Rregullores 8.3.

6 Koeficienti i nënndarjes

ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:
Koeficienti i nënndarjes është:

1,0 kur anija është e certifikuar për të mbajtur nën 400 persona, dhe

1,0 kur anija është e certifikuar për të mbajtur 400 ose më shumë persona dhe ka një gjatësi L<55, dhe 0,5 kur anija është e certifikuar për të mbajtur 400 ose më shumë persona.

Anijet ekzistuese Ro-Ro të kategorisë B për pasagjerë duhet të pajtohen me këtë kërkesë jo më vonë se data e pajtueshmërisë e përcaktuar në Rregulloren II-1/B/8-2, paragrafi 2.

ANIJET EKZISTUESE JO RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

Koeficienti i nënndarjes është: 1,0

7 Kërkesa të posaçme në lidhje me nënndarjet e anijes (R 7)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Kur në një apo disa pjesë të një anijeje, paratiet hermetike ndaj ujit zgjaten deri në kuvertë e cila është më e ngritur se në pjesën tjetër të anijes, dhe kur për llogaritjen e gjatësisë së përmbytshme zgjidhet të përdoret lartësia më e madhe e këtyre paratieve, për çdo pjesë të tillë të anijes mund të përdoren vija të veçanta kufi, me kusht që:

.1 faqet anësore të anijes të zgjaten në të gjithë gjatësinë e anijes deri në kuvertën që përkon me vijën më të sipërme kufi, dhe të gjitha hapjet në skeletin e jashtëm poshtë kësaj kuverte nëpër të gjithë gjatësinë e anijes të konsiderohen si hapje nën vijën kufi për qëllime të Rregullores 15; dhe

.2 secila prej dy dhomave afërndenjëse me "shkallën" në kuvertën kryesore të ndodhen brenda gjatësisë së lejueshme që u përkon vijave të tyre përkatëse kufi, dhe shuma e gjatësive të tyre të mos tejkalojë dyfishin e gjatësisë së lejueshme bazuar në vijën më të ulët kufi.

.2 Një dhomë mund të tejkalojë gjatësinë e lejueshme të përcaktuar nga rregullat e Rregullores 4 me kushtin që shuma e gjatësive të çdo çifti dhomash afërndenjëse ku bën pjesë dhoma në fjalë të mos tejkalojë gjatësinë e përmbytshme ose gjatësinë e lejueshme, cilado qoftë më e vogël.

.3 Një paratie kryesore trasversale mund të ketë prerje në të, me kushtin që të gjitha pjesët e prerjes të ndodhen mes sipërfaqeve vertikale në të dy anët e anijes, distanca e të cilave nga pjesa e jashtme e skafit është e barabartë me një të pestën e gjerësisë së anijes, distancë kjo e matur pingul me boshtin e simetrisë në nivelin e vijës më të thellë të nënndarjes së ngarkesës. Çdo pjesë e një ndarjeje që ndodhet jashtë këtyre kufijve konsiderohet si shkallë, në përputhje me paragrafin 6.

.4 Kur një paratie kryesore trasversale është e shkallëzuar apo me prerje, për përcaktimin e nënndarjes përdoret një paratie ekuivalente e rrafshët.

.5 Kur një dhomë kryesore trasversale hermetike ndaj ujit përmban nënndarje të tjera brenda saj, dhe administrata e shtetit të flamurit është e bindur se, në rastin e një dëmtimi hipotetik që shtrihet në një gjatësi prej 3,0 metra plus 3% të gjatësisë së anijes ose 11,0 metra apo 10% të

gjatësisë së anijes, cilado qoftë më e vogël, vëllimi tërësor i dhomës kryesore nuk do të zhytet, mund të lejohet një rritje proporcionale e gjatësisë së lejueshme që do të kërkohej për këtë dhomë. Në këtë rast, vëllimi i rezervës së lundrueshmërisë i supozuar në anën e padëmtuar nuk do të jetë më i madh se ai i supozuar në anën e dëmtuar.

Rritja sipas këtij paragrafi do të bëhet vetëm nëse ajo nuk ka gjasa të pengojë pajtueshmërinë me Rregulloren 8.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.6 Një paratie kryesore trasversale mund të jetë e shkallëzuar, me kushtin që ajo të përmbushë një prej kushteve në vijim:

.1 shuma e gjatësive të dy dhomave të ndara nga paratia në fjalë të mos tejkalojë 90% të gjatësisë së përmbytshme ose dyfishin e gjatësisë së lejueshme, me përjashtim të anijeve me koeficient nënndarjeje të barabartë me 1, ku shuma e gjatësive të dy dhomave në fjalë nuk duhet të tejkalojë gjatësinë e lejueshme;

.2 të bëhet një nënndarje shtesë mbi shkallë për të ruajtur të njëjtin nivel sigurie si në rastin e paratieve të rrafshëta;

.3 dhoma mbi të cilën shtrihet shkalla të mos e tejkalojë gjatësinë e lejueshme që i përkon një vije kufi të hequr 76 mm nën shkallën.

.7 Në anijet me gjatësi 100 metra e lart, një nga paratiet kryesore trasversale në pupën e ndarjes së përparme duhet të vendoset në një distancë të tillë nga pingulja e përparme që të mos jetë më e madhe se gjatësia e lejueshme.

.8 Nëse distanca midis dy paratieve kryesore trasversale afërndenjëse ose paratieve të tyre të rrafshëta barasvlerëse, apo distanca midis rrafsheve të tërthorta që kalojnë përmes pjesëve më të afërta të shkallëzuara të paratieve është më e vogël se 3,0 metra plus 3% e gjatësisë së anijes, ose 11,0 metra apo 10% e gjatësisë së anijes, cilado qoftë më e vogël, vetëm një nga këto paratie konsiderohet si pjesë e nënndarjes së anijes.

.9 Kur koeficienti i nevojshëm i nënndarjes është 0,50, shuma e gjatësive të çdo çifti dhomash afërndenjëse nuk duhet të kalojë gjatësinë e përmbytshme.

8 Stabiliteti në gjendje avarie (R 8)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

1.1 Në të gjitha kushtet e operimit duhet të sigurohet një stabilitet i mjaftueshëm i anijes në gjendje normale, në mënyrë që anija të mund të përballojë përmbytjen tërësore të çdonjërës prej dhomave kryesore që duhet të ndodhen brenda gjatësisë së përmbytshme.

1.2 Kur dy dhoma kryesore afërndenjëse ndahen nga një paratie e shkallëzuar sipas kushteve të Rregullores 7.6.1, stabiliteti në gjendje normale duhet të jetë i tillë që anija të përballojë përmbytjen e këtyre dy dhomave afërndenjëse.

1.3 Kur koeficienti i kërkuar i nënndarjes është 0,50, stabiliteti në gjendje normale duhet të jetë i tillë që anija të përballojë përmbytjen e çdo çifti dhomash afërndenjëse.

2.1 Kërkesat e nënparagrafit .1 përcaktohen përmes llogaritjeve të cilat kryhen në përputhje me

paragrafët .3, .4 dhe .6 dhe marrin në konsideratë përmasat dhe karakteristikat e projektimit të anijes, si dhe përcaktimin dhe konfigurimin e dhomave të dëmtuara. Për kryerjen e këtyre llogaritjeve, duhet të supozohet se anija ndodhet në kushtet më të këqija të mundshme të operimit për sa i përket stabilitetit.

2.2 Në rastet kur propozohet që kuvertat, shtresat e dyfishta ose paratiet gjatësore të kenë rezistencë të mjaftueshme për të kufizuar ndjeshëm depërtimin e ujit, këto kufizime duhet të merren në konsideratë gjatë kryerjes së llogaritjeve.

ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË, ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE JO RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË, TË NDËRTUARA MË OSE PAS DATËS 29 PRILL 1990:

2.3 Stabiliteti i nevojshëm në gjendjen përfundimtare pas avarisë dhe pas ekuilibrimit, aty ku ky i fundit është i realizueshëm, do të përcaktohet si vijon:

2.3.1 Kurba e gjatësisë së mbetur pozitive të levës së ekuilibrit duhet të ketë një hark minimal prej 15 ° mbi këndin e ekuilibrit. Ky hark mund të reduktohet deri në një minimum prej 10°C, në rastin kur sipërfaqja nën kurbën e levës së ekuilibrit është ajo e specifikuar në nënparagrafin .2.3.2, shumëzuar me raportin 15/harkun, ku ky i fundit shprehet në gradë.

2.3.2 Sipërfaqja nën kurbën e levës së ekuilibrit duhet të jetë të paktën 0,015 m-rad, matur mes këndit të ekuilibrit dhe më të voglit prej këndeve në vijim:

.1 këndi në të cilin ndodh përmbytja progresive;

.2 22° (matur nga pozicioni i drejtë) në rastin e përmbytjes së një dhome, ose 27°C (matur nga pozicioni i drejtë) në rastin e përmbytjes së njëkohshme të dy dhomave afërndenjëse.

2.3.3 Gjatësia e mbetur e levës së ekuilibrit llogaritet brenda harkut të stabilitetit pozitiv, duke marrë në konsideratë më të madhin prej këtyre momenteve të animit:

.1 momenti i animit i krijuar nga grumbullimi i të gjithë pasagjerëve në njërën anë të anijes;

.2 momenti i animit i krijuar nga lëshimi me çikrik i të gjitha mjeteve të mbijetesës të ngarkuara plotësisht nga njëra anë e anijes;

.3 momenti i animit i krijuar nga trysnia e erës;

përllogaritur me formulën:

$$\text{GZ (metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}} + 0{,}04$$

Megjithatë, gjatësia e levës së ekuilibrit nuk duhet të jetë në asnjë rast nën 0,10 metra.

2.3.4 Për qëllim të llogaritjes së momenteve të animit në paragrafin .2.3.3, bëhen supozimet e mëposhtme:

1. Momenti i krijuar nga grumbullimi i pasagjerëve:

1.1 katër persona për metër katror;

1.2 një peshë prej 75 kg për çdo pasagjer;

1.3 pasagjerët do të shpërndahen drejt hapësirave të lira të kuvertës në njërën anë të anijes, në kuvertat ku ndodhen stacionet e grumbullimit dhe në mënyrë të tillë që të krijojnë momentin më të madh të animit.

.2 Momenti i krijuar nga lëshimi me çikrik të gjitha mjeteve të mbijetesës të ngarkuara plotësisht nga njëra anë e anijes:

2.1 të gjitha mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit që janë montuar në anën nga e cila është anuar anija pas avarisë supozohet se janë vendosur jashtë bordit të ngarkuara plotësisht dhe gati për t'u lëshuar në ujë;

2.2 për mjetet e mbijetesës të vendosura në mënyrë të tillë që të lëshohen të ngarkuara plotësisht nga vendi ku janë sistemuar, do të merret momenti maksimal i animit gjatë lëshimit të tyre;

2.3 një gomone shpëtimi e ngarkuar plotësisht dhe e lidhur me çikrik në anën nga e cila është anuar anija pas avarisë supozohet se është vendosur jashtë bordit dhe është gati për t'u lëshuar në ujë;

2.4 personat që nuk ndodhen në mjetet e shpëtimit të vendosura jashtë bordit nuk duhet të shkaktojnë rritje të momentit të animit apo të drejtimit;

2.5 mjetet e shpëtimit që ndodhen në anën e kundërt me atë nga e cila është anuar anija supozohet se janë në pozicionin e sistemimit.

.3 Momentet e krijuara nga trysnia e erës:

3.1 kategoria B: të aplikohet një trysni ere prej 120 N/m2;

kategoria C dhe D: të aplikohet një trysni ere prej 80 N/m2;

3.2 sipërfaqja e konsideruar është sipërfaqja e projeksionit anësor të anijes mbi vijën e ujit që përkon me gjendjen normale;

3.3 krahu i momentit është distanca vertikale mes një pike të ndodhur në gjysmën e draftit mesatar që përkon me gjendjen normale dhe qendrës së gravitetit të hapësirës anësore.

.2.4. Kur ndodh një përmbytje madhore progresive, pra kur gjatësia e levës së ekuilibrit pëson një zvogëlim të shpejtë prej 0,04 metrash ose më shumë, leva e ekuilibrit duhet të konsiderohet se ndërpritet në këndin ku ndodh përmbytja progresive, dhe harku dhe sipërfaqja e përmendur në .2.3.1 dhe .2.3.2 duhet të maten me atë kënd.

2.5 Në rastet kur përmbytja progresive është e një natyre të kufizuar që nuk përshkallëzohet dhe shkakton një zvogëlim të ngadaltë të gjatësisë së levës së ekuilibrit prej më pak se 0,04 metra, pjesa e mbetur e kurbës do të shkurtohet pjesërisht duke supozuar se lokali i përmbytur në mënyrë progresive ka qenë i tillë që në fillim.

2.6 Në fazat e ndërmjetme të përmbytjes, gjatësia maksimale e levës së ekuilibrit do të jetë të paktën 0,05 metra dhe harku i levave pozitive të ekuilibrit do të jetë të paktën 7°. Në të gjitha

rastet, supozojmë se ka vetëm një çarje në skafin e anijes dhe vetëm një sipërfaqe të hapur.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.3 Për të bërë llogaritjet e stabilitetit në gjendje avarie, vëllimi dhe depërtueshmëria e sipërfaqeve është si vijon:

Lokalet	Depërtueshmëria (%)
Të synuara për ngarkesa ose rezerva	60
Të përdorura për akomodim	95
Të përdorura për makineri	85
Të synuara për lëngje	0 ose 95 (*)

(*) Cilido që rezulton në kërkesa më të rrepta.

Lokalet në afërsi të rrafshit ujor të dëmtuar, të cilat nuk përmbajnë një numër të konsiderueshëm objektesh akomodimi apo makinerish, dhe lokalet që përgjithësisht nuk mbajnë sasi të mëdha ngarkesash apo rezervash, do të supozohet se kanë depërtueshmëri më të lartë të sipërfaqes.

.4 Shtrirja e supozuar e dëmtimit është si vijon:

.1 shtrirja gjatësore: 3,0 metra plus 3% e gjatësisë së anijes, ose 11,0 metra apo 10% e gjatësisë së anijes, cilado qoftë më e vogël;

.2 shtrirja trasversale (e matur nga ana e anijes drejt brendësisë së saj, pingul me boshtin e simetrisë në nivelin e vijës më të thellë të nënndarjes së ngarkesës): një distancë prej një të pestës së gjerësisë së anijes; dhe

.3 shtrirja vertikale: nga vija referuese e lart, pa kufizim;

.4 nëse një dëmtim me shtrirje më të vogël se ajo e treguar në .4.1, .4.2, .4.3 do të shkaktonte një gjendje më të rëndë për sa i përket animit apo humbjes së lartësisë metaqëndrore, ky dëmtim do të merret në konsideratë në llogaritje.

.5 Përmbytja josimetrike duhet të mbahet në minimum, me ndihmën e pajisjeve efektive. Kur është e nevojshme që të korrigjohen këndet e mëdha të animit, mjetet e përdorura duhet të jenë mundësisht automatike, por në rastet kur ka pajisje për komandimin e pajisjeve ekuilibruese, ato duhet të jenë të komandueshme nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore. Për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, këndi maksimal i animit pas përmbytjes por përpara ekuilibrimit nuk tejkalon 15°. Kur kërkohen pajisje ekuilibruese, koha e ekuilibrimit nuk duhet të kalojë 15 minuta. Kapitenit të anijes duhet t'i jepet informacioni i duhur në lidhje me përdorimin e pajisjeve ekuilibruese.

.6 Gjendja përfundimtare e anijes pas avarisë dhe, në rastin e përmbytjes josimetrike, pas marrjes së masave të ekuilibrimit, do të jetë si vijon:

.1 në rastin e përmbytjes simetrike, lartësia e mbetur pozitive metaqëndrore do të jetë të paktën

50 mm, e llogaritur me metodën e zhvendosjes konstante;

.2a, me përjashtim të rasteve kur parashikohet ndryshe në paragrafin 6.2b, në rastin e përmbytjes josimetrike, këndi i animit për përmbytjen e një dhome të vetme nuk tejkalon 7 ° për anijet e kategorisë B (të reja dhe ekzistuese) dhe 12 ° për anijet e kategorisë C dhe D (të reja).

Për përmbytjen e njëkohshme të dy dhomave afërndenjëse, mund të lejohet një kënd animi prej 12°C për anijet ekzistuese dhe të reja të kategorisë B, me kusht që koeficienti i nënndarjes të mos jetë më i madh se 0,50 në pjesën e përmbytur të anijes;

.2b për anijet ekzistuese jo Ro-Ro të kategorisë B për pasagjerë, të ndërtuara përpara datës 29 prill 1990, në rastin e përmbytjes josimetrike, këndi nuk tejkalon 7 °, me përjashtim të rasteve përjashtimore kur administrata mund të lejojë një kënd më të madh animi për shkak të momentit josimetrik, por animi përfundimtar nuk do të jetë në asnjë rast mbi 15 °.

.3 në fazën përfundimtare të përmbytjes, vija kufi nuk duhet të jetë në asnjë rast e zhytur nën ujë. Nëse gjykohet se vija kufi mund të zhytet gjatë një faze të ndërmjetme të përmbytjes, administrata e shtetit të flamurit mund të kërkojë kryerjen e hetimeve dhe marrjen e masave që ajo i gjykon të nevojshme për sigurinë e anijes.

.7 Kapitenit të anijes duhet t'i jepen të gjitha të dhënat e nevojshme për të ruajtur një stabilitet të mjaftueshëm në gjendje normale, në mënyrë që anija të mund t'i bëjë ballë një avarie kritike. Në rastin e anijeve që kërkojnë balancim, kapiteni i anijes duhet të informohet mbi kushtet e stabilitetit në të cilat janë bazuar përllogaritjet e animit, dhe duhet të paralajmërohet se anija mund të anohet së tepërmi nëse ajo pëson avari gjatë lundrimit në kushte më pak të favorshme.

.8 Të dhënat e përmendura në paragrafin .7, të cilat i mundësojnë kapitenit ruajtjen e një stabiliteti të mjaftueshëm të anijes në gjendje normale, përfshijnë informacione të cilat tregojnë lartësinë maksimale të lejueshme të qendrës së rëndesës së anijes mbi kallumë (KG), ose lartësinë minimale metaqëndrore të lejueshme (GM) për një sërë vlerash të ndryshme drafti apo zhvendosjeje, që marrin parasysh të gjitha kushtet e operimit. Informacioni duhet të tregojë ndikimin e diferentëve të ndryshëm, duke marrë në konsideratë kufijtë operacionalë.

.9 Shkallët e draftit duhet të shënohen qartë në bashin dhe kiçin e çdo anijeje. Në rastin kur shenjat e draftit nuk ndodhen në vende ku ato janë lehtësisht të lexueshme, ose kufizimet operacionale të një marke të veçantë e bëjnë të vështirë leximin e shenjave të draftit, anija duhet të pajiset me një sistem të sigurt për përcaktimin e draftit, përmes të cilit mund të përcaktohen draftet e bashit dhe të kiçit.

.10 Pas ngarkimit të anijes dhe përpara nisjes së saj, kapiteni përcakton diferentin dhe stabilitetin e anijes, si dhe vërteton dhe dokumenton faktin se anija është në përputhje me kriteret e stabilitetit të parashikuara në rregulloret përkatëse. Përcaktimi i stabilitetit të anijes bëhet gjithmonë nëpërmjet llogaritjeve. Për këtë qëllim mund të përdoret një pajisje elektronike për llogaritjen e ngarkesës dhe stabilitetit, apo një pajisje e ngjashme.

.11 Administrata e shtetit të flamurit nuk mund të bëjë asnjë përjashtim nga kërkesat për stabilitetin në gjendje avarie, me përjashtim të rasteve kur provohet se, në të gjitha kushtet e operimit, lartësia metaqëndrore në gjendje normale që nevojitet për përmbushjen e këtyre kërkesave është mjaft e madhe për përdorimin e synuar.

.12 Përjashtimet nga kërkesat për stabilitetin në gjendje avarie lejohen vetëm në raste përjashtimore dhe me kushtin që administrata e shtetit të flamurit të bindet se përmasat, pajisjet dhe veçoritë e tjera të anijes janë më të favorshmet e mundshme për rrethanat specifike për sa i përket aspektit të stabilitetit në gjendje avarie.

8-1 Stabiliteti i anijeve Ro-Ro për pasagjerë në gjendje avarie (R 8-1)

ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

.2.1 Vlera e A/Amax:	Data e përputhshmërisë:
nën 85 %	1 tetor 1998
midis 85% dhe 90%	1 tetor 2000
midis 90 % dhe 95 %	1 tetor 2002
midis 95 % dhe 97,5 %	1 tetor 2004
97,5% ose më shumë	1 tetor 2010

.1

Anijet ekzistuese Ro-Ro të kategorisë B për pasagjerë duhet të pajtohen me Rregulloren 8 jo më vonë se data e inspektimit të parë periodik pas datës së përputhshmërisë të përcaktuar më poshtë, sipas vlerës A/Amax të përcaktuar në shtojcën e MSC/Circ.574, "Procedura e llogaritjes për vlerësimin e kapacitetit të mbijetesës së anijeve ekzistuese Ro-Ro të pasagjerëve me përdorimin e një metode të thjeshtësuar bazuar në Rezolutën A.265(VIII)".

Vlera e A/Amax:	Data e përputhshmërisë:
nën 85 %	1 tetor 1998
midis 85% dhe 90%	1 tetor 2000
midis 90 % dhe 95 %	1 tetor 2002
midis 95 % dhe 97,5 %	1 tetor 2004
97,5% ose më shumë	1 tetor 2005

8-2 Kërkesa të posaçme për anijet Ro-Ro për pasagjerë që transportojnë 400 ose më shumë persona (R 8-2)

ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

Pavarësisht dispozitave të Rregullores II-1/B/8 dhe II-1/B/8-1:

.1 anijet e reja Ro-Ro për pasagjerë, të certifikuara për të mbajtur 400 ose më shumë persona, duhet të jenë në përputhje me dispozitat e paragrafit

.2.3 të Rregullores II-1/B/8, duke supozuar se kanë pësuar një avari në një pikë përgjatë gjatësisë L të anijes; dhe

.2 anijet ekzistuese Ro-Ro për pasagjerë, të certifikuara për të mbajtur 400 ose më shumë persona, duhet të përmbushin kërkesat e paragrafit 1 jo më vonë se data e inspektimit të parë periodik pas datës së përputhshmërisë të parashikuar në nënparagrafin .2.1, .2.2 ose .2.3, cilado qoftë më e mëvonshme:

2.2 Numri i personave që lejohen të transportohen:

1500 ose më shumë 1 tetor 2002

1000 deri në 1500 1 tetor 2006

600 deri në 1000 1 tetor 2008

400 deri në 600 1 tetor 2010

2.2 Vjetërsia e anijes e barabartë ose më e madhe se 20 vite:

ku vjetërsia e anijes nënkupton kohën e llogaritur nga data në të cilën është vendosur kallumi apo nga data në të cilën anija ka qenë në një fazë të ngjashme ndërtimi, ose nga data në të cilën anija është konvertuar në një anije Ro-Ro për pasagjerë.

8-3 Kërkesa të veçanta për anijet e pasagjerëve, me përjashtim të anijeve Ro-Ro për pasagjerë, që transportojnë 400 ose më shumë persona

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE, ME PËRJASHTIM TË ANIJEVE RO-RO PËR PASAGJERË.

Pavarësisht dispozitave të Rregullores II-I/B/8, të gjitha anijet e pasagjerëve, me përjashtim të anijeve Ro-Ro për pasagjerë, të certifikuara për të mbajtur 400 ose më shumë persona, duhet të jenë në përputhje me dispozitat e paragrafëve 2.3 dhe 2.6 të Rregullores II-1/B/8, duke supozuar se kanë pësuar një avari në një pikë përgjatë gjatësisë L të anijes.

9 Paratiet ndarëse skajore dhe paratiet ndarëse të lokalit të makinerisë (R 10)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Paratia e ndarjes së përparme apo paratia "e përplasjes" duhet të jetë hermetike ndaj ujit në të gjithë gjatësinë e saj, deri në kuvertën e sipërme. Distanca e kësaj paratieje nga pingulja e përparme duhet të jetë jo më e vogël se 5% e gjatësisë së anijes, dhe jo më e madhe se 3 metra plus 5% e gjatësisë së anijes.

.2 Kur një pjesë e anijes poshtë vijës së ujit shtrihet përpara pingules së përparme, si p.sh. harku bulbor, distancat e përmendura në paragrafin 1 do të maten nga një pikë e cila ndodhet:

.1 në mes të gjatësisë së këtij zgjatimi; ose

.2 në një distancë prej 1,5% të gjatësisë së anijes përpara pingules së përparme; ose

.3 në një distancë prej 3 metra përpara pingules së përparme, cilado qoftë vlera më e vogël.

.3 Nëse anija ka një superstrukturë të gjatë të përparme, paratia e ndarjes së përparme apo "e përplasjes" duhet të zgjatet deri në kuvertën tjetër të plotë mbi kuvertën kryesore, duke ruajtur rezistencën ndaj kushteve të motit në të gjithë gjatësinë e saj. Zgjatimi bëhet në mënyrë të tillë që të përjashtohet mundësia e dëmtimit të tij nga dera e bashit, në rast se kjo e fundit dëmtohet apo shkëputet.

.4 Zgjatimi i kërkuar në paragrafin 3 nuk është e nevojshme të bëhet drejtpërdrejt mbi paratien e poshtme, me kusht që asnjë pjesë e zgjatimit të mos ndodhet përtej kufirit të përparmë të përcaktuar në paragrafin 1 ose në paragrafin 2.

Megjithatë, në anijet ekzistuese të kategorisë B:

.1 kur një platformë e pjerrët ngarkimi është pjesë e zgjatimit të paraties së përplasjes mbi

kuvertën e sipërme, pjesa e platformës që ndodhet mbi 2,3 metra përtej kuvertës së sipërme nuk mund të zgjatet më shumë se 1 metër përtej kufijve të përparmë të specifikuar në paragrafët .1 dhe .2;

.2 kur platforma ekzistuese nuk përmbush kërkesat për t'u konsideruar si zgjatim i paraties së përplasjes dhe pozicioni i platformës nuk e lejon vendosjen e këtij zgjatimi brenda kufijve të specifikuar në paragrafin .1 ose .2, zgjatimi mund të vendoset brenda një distance të kufizuar pas kufirit të pasmë të specifikuar në paragrafin .1 ose .2. Kjo distancë nuk duhet të jetë më e madhe nga ç'nevojitet për të garantuar që ajo të mos takohet me platformën. Zgjatimi i paraties së përparme duhet të hapet nga përpara dhe të përputhet me kërkesat e paragrafit .3, si dhe të vendoset në mënyrë të tillë që të mos dëmtohet nga platforma në rast dëmtimi apo shkëputjeje të kësaj të fundit.

.5 Platformat që nuk përmbushin kërkesat e mësipërme nuk konsiderohen si zgjatime të paraties së përplasjes.

.6 Paratia e pasme dhe paratiet që bëjnë ndarjen e lokalit të makinerisë nga lokalet e ngarkesave dhe të pasagjerëve të pozicionuara qoftë në pjesën e parme apo të pasme, duhet të jenë gjithashtu hermetike ndaj ujit në të gjithë gjatësinë e tyre. Megjithatë, paratia e pasme mund të jetë e shkallëzuar nën kuvertën kryesore, me kusht që kjo të mos kompromentojë shkallën e sigurisë së nënndarjes së anijes.

.7 Në të gjitha rastet, tubat e daljes duhet të jenë të mbyllur brenda hapësirave hermetike ndaj ujit. Permistopi i pasëm vendoset në një tunel hermetik të boshtit ose në një hapësirë tjetër hermetike ndaj ujit, të veçuar nga dhoma e tubit të daljes dhe me një vëllim të tillë që, rast përmbytjeje për shkak të rrjedhjeve nga permistopi, vija kufi të mos zhytet nën ujë.

10 Bazamentet e dyfishta (R 12)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B

.1 Anijet me gjatësi nën 50 metra duhet të kenë një bazament të dyfishtë që shtrihet nga paratia e përparme te paratia e pasme, për aq sa kjo është e mundur dhe në përputhje me projektin dhe funksionimin e duhur të anijes.

.2 Anijet me gjatësi nga 50 deri në 61 metra duhet të kenë një bazament të dyfishtë që shtrihet të paktën nga lokali i makinerisë deri te paratia e përparme, apo sa më pranë kësaj të fundit që të jetë e mundur.

.3 Anijet me gjatësi nga 61 deri në 76 metra duhet të kenë një bazament të dyfishtë që fillon të paktën në dalje të lokalit të makinerisë dhe shtrihet deri te paratiet e përparme dhe të pasme, apo sa më pranë tyre që të jetë e mundur.

.4 Anijet me gjatësi mbi 76 metra duhet të kenë një bazament të dyfishtë nga mesi anijes e deri te paratie e përparme dhe e pasme, apo sa më pranë tyre që të jetë e mundur.

.5 Kur nevojitet një bazament i dyfishtë, lartësia e tij do të përcaktohet në përputhje me standardet e një organizate të njohur dhe bazamenti i sipërm do të shtrihet deri tek anët e anijes, në mënyrë të tillë që të sigurojë mbrojtjen e sentinës. Kjo mbrojtje do të konsiderohet e mjaftueshme nëse asnjë pikë e vijës së takimit të skajit të jashtëm të planit anësor me planin e sentinës nuk ndodhet nën planin horizontal që kalon nga pika e takimit të vijës së mesme të anijes me një vije diagonale transversale që formon me kënd 25 ° me vijën referuese dhe e pret atë në një pikë me distancë nga vija e mesme të barabartë me gjysmën e gjerësisë moulded të anijes.

.6 Puset e vogla të ndërtuara në bazamentin e dyfishtë dhe që lidhen me sistemet e drenazhimit të hambareve etj., nuk duhet të jenë më të thellë seç është e nevojshme. Thellësia e pusit nuk duhet të jetë në asnjë rast më e madhe se lartësia e bazamentit të dyfishtë në boshtin e simetrisë minus 460 mm, dhe pusi nuk duhet të zgjatet përtej planit horizontal të përmendur në paragrafin .2. Megjithatë, në skajin e pasmë të tunelit të boshtit, lejohet që thellësia e puseve të arrijë deri në bazamentin e poshtëm. Puset e tjera (p.sh. ato të vajrave lubrifikues që ndodhen nën motorët kryesorë) mund të lejohen nga administrata e shtetit të flamurit në rast se kjo e fundit është e bindur se sistemet ofrojnë mbrojtje të barasvlershme me atë të siguruar nga një bazament i dyfishtë në përputhje me këtë rregullore.

.7 Bazamentet e dyfishta nuk janë të nevojshme në dhomat hermetike me përmasa të moderuara që përdoren ekskluzivisht për mbajtjen e substancave të lëngshme, me kusht që, në gjykimin e administratës së shtetit të flamurit, të mos kompromentohet siguria e anijes në rastin e dëmtimit të bazamentit apo anëve të anijes.

.8 Pavarësisht paragrafit .1 të kësaj rregulloreje 10, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë mungesën e bazamenteve të dyfishta në pjesët e anijes nënndarja e të cilave është bërë me një koeficient jo më të madh se 0,5, nëse ajo është e bindur se prania e një bazamenti të dyfishtë në atë pjesë nuk do të ishte në përputhje me projektimin dhe funksionimin e duhur të anijes.

11 Caktimi, markimi dhe regjistrimi i vijave të nënndarjes së ngarkesës (R 13)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Në mënyrë që të ruhet shkalla e kërkuar e nënndarjes, duhet të caktohet një vijë e nënndarjes së ngarkesës që përkon me draftin e miratuar të nënndarjes, dhe kjo vijë të markohet në mes të anëve të anijes. Sipas dëshirës së pronarëve, në anijet me hapësira të përshtatura posaçërisht për akomodimin e pasagjerëve dhe transportin e ngarkesave mund të caktohen dhe markohen një apo më shumë vija të tjera të nënndarjes së ngarkesës, të cilat u përkojnë drafteve që mund të jenë miratuar nga administrata e shtetit të flamurit për kushte alternative të operimit.

.2 Vijat e caktuara dhe të markuara të nënndarjes së ngarkesës do të shënohen në Certifikatën e Sigurisë të Anijes për Pasagjerë, dhe do të identifikohen me simbolin "C.1" në rastet kur ka vetëm një vijë të nënndarjes së ngarkesës.

Në rastet kur ka më shumë se një vijë të nënndarjes së ngarkesës, kushtet alternative identifikohen me simbolet C.2, C.3, C.4 etj.[1].

.3 Bordi i lirë që përkon me secilën prej këtyre vijave të ngarkesës do të matet në të njëjtin pozicion dhe duke filluar e njëjta vijë e kuvertës si bordet e lira të përcaktuara në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi.

.4 Bordi i lirë që përkon me secilën vijë të miratuar të nënndarjes së ngarkesës dhe me kushtet e operimit për të cilat ajo është miratuar do të identifikohet qartë në Certifikatën e Sigurisë të Anijes për Pasagjerë.

---

[1] Numrat arabë që pasojnë germën "C" në simbolet e vijave të nënndarjes së ngarkesës mund të zëvendësohen me numra romakë apo me germa, në rast se administrata e shtetit të flamurit e gjykon të nevojshme për të bërë dallimin me simbolet ndërkombëtare të vijave të nënndarjes së ngarkesës.

.5 Markimi i vijës së nënndarjes së ngarkesës nuk do të vendoset në asnjë rast mbi vijën më të thellë të ngarkesës në ujë të kripur, të përcaktuar nga fortësia e anijes apo nga Konventa Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi.

.6 Cilido qoftë pozicioni i markimeve të vijave të nënndarjes së ngarkesës, anija nuk do të ngarkohet në asnjë rast aq sa të zhytet markimi i vijës përkatëse të ngarkesës sipas stinës dhe pozicionit gjeografik, të përcaktuar në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi.

.7 Anijet nuk do të ngarkohen në asnjë rast aq sa të markimi i vijës përkatëse të nënndarjes së ngarkesës për lundrimin përkatës dhe për kushtet përkatëse të operimit të zhytet nën ujë.

12 Ndërtimi dhe testimi fillestar i paratieve ndarëse hermetike ndaj ujit, etj. (R 14)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo paratie e nënndarjeve hermetike ndaj ujit, qoftë trasversale apo gjatësore, do të ndërtohet në mënyrë të tillë që të arrijë të përballojë me një marzh të duhur rezistence presionin e shkaktuar nga niveli maksimal i ujit që mund të arrihet në rast avarie, dhe minimalisht presionin e shkaktuar nga një nivel uji që arrin deri në vijën kufi. Ndërtimi i këtyre paratieve duhet të bëhet në përputhje me standardet e një organizate të njohur.

2.1 Shkallët dhe hapjet në paratie duhet të jenë hermetike ndaj ujit dhe me fortësi të njëjtë me atë të paraties përkatëse.

2.2 Kur kuvertat apo paretiet hermetike ndaj ujit depërtohen nga karkasa apo trarë, këto kuverta apo paretie duhet të bëhen strukturalisht hermetike ndaj ujit pa përdorur dru apo çimento.

.3 Testimi i dhomave kryesore duke i mbushur ato me ujë nuk është i detyrueshëm. Nëse nuk kryhet testimi përmes mbushjes me ujë, do të kryhet brenda mundësive një testim me zorrë uji. Ky i fundit kryhet në fazën më të avancuar të ndërtimit të anijes. Kur testimi me zorrë uji nuk është i mundur për shkak të ndonjë dëmtimi të mundshëm të makinerisë, të izolimit të pajisjeve elektrike ose të elementeve të ndërtimit, ai mund të zëvendësohet me një ekzaminim të kujdesshëm vizual të lidhjeve të salduara, të shoqëruar sipas nevojës me kontrolle të tjera, të tilla si testimi me bojë penetruese ose testimi me ultratinguj për zbulimin e rrjedhjeve, apo testime të tjera të ngjashme. Në çdo rast, duhet të kryhet një inspektim tërësor i paretieve hermetike ndaj ujit.

.4 Ndarja e përparme, bazamentet e dyfishta (duke përfshirë kanalet e kallumës) dhe veshjet e brendshme do të testohen duke u mbushur me ujë deri në një nivel që përkon me kërkesat e paragrafit .1.

.5 Padepërtueshmëria e depozitave të destinuara për të mbajtur lëngje, të cilat janë pjesë e nënndarjes së anijes, do të testohet duke i mbushur ato me ujë deri në një nivel që përkon me vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës, apo në një nivel që përkon me dy të tretën e thellësisë nga pjesa e sipërme e kallumës deri te vija kufi që kalon mes përmes depozitave, cilado qoftë më e madhe, me kushtin që niveli i ujit të mos jetë nën asnjë rast nën 0,9 metra mbi tavanin e depozitës; nëse testimi me ujë nuk është praktikisht i mundur, mund të pranohet kryerja e testimit të rrjedhjes së ajrit, duke krijuar një presion ajri në depozitë prej jo më shumë se 0,14 bar.

.6 Testimet e përmendura në paragrafët .4 dhe .5 kanë për qëllim të garantojnë padepërtueshmërinë nga uji të elementëve strukturorë të nënndarjeve, dhe nuk duhet të

konsiderohen si testime për konstatimin e përshtatshmërisë së dhomave për mbajtjen e lëndës së djegshme të lëngshme apo për qëllime të tjera të posaçme, pasi për këto të fundit mund të nevojiten testime shumë më të avancuara, në varësi të lartësisë që mund të arrijë niveli i lëndës së lëngshme në depozitë apo në tubacionet e saj.

13 Hapjet në paratiet ndarëse hermetike ndaj ujit (R 15)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Numri i hapjeve në paratiet hermetike ndaj ujit duhet të reduktohet në minimum, në përputhje me projektin dhe funksionimin e duhur të anijes; këto hapje duhet të pajisen me mekanizma të përshtatshëm mbyllje.

2.1 Kur tubat, ullukët, kabllot elektrike etj. kalojnë përmes paratieve të nënndarjeve hermetike ndaj ujit, duhen marrë masa për të garantuar padepërtueshmërinë e paratieve nga uji.

2.2 Në paretiet e nënndarjeve hermetike ndaj ujit nuk lejohet instalimi i valvulave që nuk janë pjesë e sistemeve të tubacioneve.

2.3 Plumbi ose materiale të tjera të ndjeshme ndaj nxehtësisë nuk duhet të përdoren në sistemet që kalojnë përmes paratieve të nënndarjeve hermetike ndaj ujit, në rastet kur prishja e këtyre sistemeve në rast zjarri do të cenonte padepërtueshmërinë e paratieve nga uji.

3.1 Dyert, pusetat apo hapjet e aksesit nuk lejohen:

.1 në paratien e përplasjes poshtë vijës kufi;

.2 në paratiet trasversale hermetike ndaj ujit që bëjnë ndarjen e një lokali ngarkese nga një lokal fqinj ngarkese, me përjashtim të rasteve të parashikuara në paragrafin .10.1 dhe në Rregulloren 14.

3.2 Me përjashtim të rasteve kur parashikohet ndryshe në paragrafin .3.3, paratia e përplasjes nën vijën kufi mund të depërtohet nga jo më shumë se një tub për kalimin e fluideve në depozitën e ndarjes së përparme, me kusht që tubi të pajiset me një valvul me mbyllje me vidë që mund të manovrohet nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore, dhe trupi i së cilës është i fiksuar në paratien e përplasjes brenda ndarjes së përparme. Megjithatë, kjo valvul mund të vendoset edhe në pjesën e pasme të paraties së përplasjes, me kushtin që valvula të jetë lehtësisht e aksesueshme në të gjitha kushtet e operimit, dhe hapësira në të cilën ajo ndodhet të mos jetë një lokal ngarkese.

3.3 Në rast se në ndarjen e përparme duhet të bëhen dy nënndarje për të mbajtur dy lloje të ndryshme substancash të lëngshme, paratia e përplasjes nën vijën kufi mund të depërtohet nga dy tuba të instaluar sipas kërkesave të paragrafit .3.1, me kushtin që instalimi i tubit të dytë të jetë absolutisht i nevojshëm dhe që shtimi i një nënndarjeje tjetër në ndarjen e përparme të anijes të mos cenojë sigurinë e anijes.

.4 Brenda lokaleve në të cilat ndodhet makineria kryesore dhe ajo ndihmëse, duke përfshirë edhe kaldajat për vënien në lëvizje të anijes, në secilën prej paratieve kryesore trasversale nuk mund të vendoset më shumë se një derë tjetër krahas dyerve të tuneleve të boshtit. Kur anija ka dy ose më shumë boshte, tunelet duhet të bashkohen përmes një kalimi ndërlidhës. Midis lokalit të makinerisë dhe hapësirave të tuneleve duhet të ketë vetëm një derë në rastin kur anija ka dy boshte, dhe vetëm dy dyer në rastin kur anija ka më shumë se dy boshte. Të gjitha këto dyer duhet të jenë rrëshqitëse dhe të vendosen në mënyrë të tillë që pragu i tyre të ndodhet sa më

lart që të jetë e mundur. Mekanizmi manual për hapjen ose mbylljen e këtyre dyerve nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore duhet të ndodhet jashtë lokaleve të makinerisë.

5.1 ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B DHE ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA:

Dyert hermetike ndaj ujit duhet të jenë rrëshqitëse ose me çerniera, apo të një lloji tjetër të ngjashëm. Nuk lejohet dyert që mbyllen vetëm me shul dhe dyert që mbyllen me lëshim apo me lëshimin e një peshe.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Dyert hermetike ndaj ujit, me përjashtim të rasteve të parashikuara në paragrafin .10.1 apo në Rregulloren 14, do të jenë dyer rrëshqitëse që manovrohen me burim ndihmës energjie, në përputhje me kërkesat e paragrafit 7, të cilat mund të mbyllen në mënyrë të njëkohshme nga paneli qendror i kontrollit në urën e komandimit, brenda më pak se 60 sekondash nëse anija ndodhet në pozicion të drejtë.

5.2 ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B DHE ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA: Dyert rrëshqitëse mund të jenë:

— të manovrueshme vetëm në mënyrë manuale, ose

— të manovrueshme në mënyrë manuale dhe me burim ndihmës energjie.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Në anijet ku numri total i dyerve hermetike ndaj ujit nuk është më shumë se dy, dhe kur këto dyer ndodhen në lokalin e makinerisë apo në paratiet që rrethojnë këtë lokal, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë që këto dy dyer të jenë të manovrueshme vetëm në mënyrë manuale. Kur ka dyer rrëshqitëse të manovrueshme në mënyrë manuale, këto dyer duhet të mbyllen përpara se mjeti lundrues të largohet nga vendi i tij i ankorimit për të nisur një udhëtim për transport pasagjerësh, dhe duhet të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

5.3 Mekanizmi i manovrimit të dyerve rrëshqitëse hermetike ndaj ujit, qoftë automatik apo manual, duhet të arrijë të sigurojë mbylljen e dyerve edhe kur anija anohet me një kënd prej 15 ° në secilën anë. Duhet të merren gjithashtu në konsideratë edhe forcat që mund të veprojnë mbi të dy anët e dyerve gjatë kohës kur uji rrjedh përmes hapjes, duke ushtruar një nivel presioni statik ekuivalent me një lartësi uji prej të paktën 1 m mbi pragun, në boshtin e simetrisë së derës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

5.4 Kontrollet e dyerve hermetike ndaj ujit, duke përfshirë tubacionet hidraulike dhe kabllot elektrike, duhen mbajtur sa më pranë paraties në të cilën janë vendosur dyert, në mënyrë që të minimizohet mundësia që ato të dëmtohen për shkak të ndonjë avarie që mund të pësojë anija. Pozicionimi i dyerve hermetike ndaj ujit dhe i kontrolleve të tyre duhet të jetë i tillë që nëse anija pëson një dëmtim në një të pestën e gjerësisë së saj, distancë kjo e matur pingul me boshtin e simetrisë në nivelin e vijës më të thellë të nënndarjes së ngarkesës, të mos pengohet manovrimi i dyerve hermetike ndaj ujit që ndodhen jashtë pjesës së dëmtuar të anijes.

5.5 Të gjitha dyert rrëshqitëse hermetike ndaj ujit, qoftë me manovrim manual apo me burim ndihmës energjie, duhet të pajisen me indikatorë përmes të cilëve mund të përcaktohet nga të gjitha postet e manovrimit nga distanca nëse dyert janë të hapura apo të mbyllura. Postet e manovrimit nga distanca duhet të ndodhen vetëm në urën e komandimit, siç kërkohet nga paragrafi .7.1.5, dhe në vendndodhjen e manovrimit manual mbi kuvertën e sipërme, siç kërkohet nga paragrafi .7.1.4.

ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B DHE ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA:

5.6 Dyert hermetike ndaj ujit që nuk përputhen me paragrafët .5.1 deri në .5.5 duhet të mbyllen përpara se anija të niset për udhëtim dhe duhet të mbahen të mbyllura gjatë të gjithë lundrimit; koha e hapjes së këtyre dyerve në port dhe koha e mbylljes së tyre përpara se anija të largohet nga porti do të shënohet në ditarin e anijes.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

6.1 Dyert rrëshqitëse të manovrueshme në mënyrë manuale mund të jenë me lëvizje horizontale ose vertikale. Mekanizmi duhet të jetë i manovrueshëm nga të dy anët e derës, si dhe nga një pozicion i aksesueshëm mbi kuvertën kryesore, me anë të lëvizjes rrotulluese të një manivele, apo një lëvizjeje tjetër të një lloji të miratuar që garanton të njëjtin nivel sigurie. Kur përdoret mekanizmi manual, koha e nevojshme për mbylljen e plotë të derës kur anija ndodhet në pozicion të drejtë nuk duhet të tejkalojë 90 sekonda.

ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

6.2 Dyert rrëshqitëse të manovrueshme me burim ndihmës energjie mund të jenë me lëvizje vertikale ose horizontale. Nëse një derë manovrohet me burim ndihmës energjie nga një stacion qendror kontrolli, mekanizmi duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të lejojë manovrimin e derës edhe nga afër, nga të dy anët e saj. Në secilën anë të paraties do të vendosen doreza lokale kontrolli të lidhura me mekanizmin elektrik, në mënyrë të tillë që t'u lejojnë personave që kalojnë përmes derës t'i mbajnë të dy dorezat në pozicionin e hapjes pa pasur rrezik që të aktivizojnë aksidentalisht mekanizmin e mbylljes. Dyert rrëshqitëse të manovrueshme me burim ndihmës energjie do të pajisen me mekanizëm manual në të dy anët e derës dhe në një pozicion të aksesueshëm në pjesën e sipërme të kuvertës kryesore, të manovrueshëm me anë të lëvizjes rrotulluese të një manivele apo një lëvizjeje tjetër të një lloji të miratuar që garanton të njëjtin nivel sigurie. Duhet të merren masa për të paralajmëruar përmes një alarmi akustik se dera ka filluar të mbyllet, dhe ky alarm duhet të vazhdojë të bjerë deri sa dera të jetë mbyllur plotësisht. Gjithashtu, në zonat me nivele të larta zhurme, alarmi akustik duhet të shoqërohet edhe me një alarm të dukshëm vizual pranë derës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

7.1 Çdo derë rrëshqitëse hermetike ndaj ujit dhe që manovrohet me burim ndihmës energjie:

.1 do të jetë me lëvizje vertikale ose horizontale;

.2 sipas paragrafit .11, do të ketë një gjatësi maksimale hapjeje prej 1,2 metra. Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë dyer me përmasa më të mëdha, për aq sa kjo është e nevojshme për funksionimin efektiv të anijes, me kushtin që të merren në konsideratë masat e tjera të sigurisë, duke përfshirë ato në vijim:

2.1 vëmendje e veçantë do t'i kushtohet integritetit strukturor të derës dhe të mekanizmave të saj

mbyllës, me qëllim për të parandaluar rrjedhjet;

2.2 dera do të vendoset jashtë zonës së dëmtimit B/5;

2.3 dera do të mbahet e mbyllur kur anija është në lundrim e sipër, me përjashtim të periudhave të kufizuara kur është absolutisht e nevojshme që ajo të mbahet hapur, sipas gjykimit të administratës së shtetit të flamurit;

.3 do të pajiset me pajisjet e nevojshme në mënyrë që dera të hapet dhe mbyllet duke përdorur energjinë elektrike, energjinë hidraulike, apo çdo lloj tjetër energjie që konsiderohet e pranueshme nga administrata e shtetit të flamurit;

.4 do të pajiset me një mekanizëm individual të manovrueshëm manualisht. Dera duhet të mund të hapet e të mbyllet manualisht nga afër, nga të dy anët e saj, si dhe të mund të mbyllet nga një pozicion i aksesueshëm pas kuvertës kryesore me anë të lëvizjes rrotulluese të një manivele, apo me anë të një lëvizjeje tjetër të pranueshme nga administrata e shtetit të flamurit, që garanton të njëjtin nivel sigurie. Drejtimi i rrotullimit apo i çdo lëvizjeje tjetër do të përcaktohet qartë në të gjitha postet e manovrimit. Kur përdoret mekanizmi manual i manovrimit, koha e nevojshme për mbylljen e plotë të derës kur anija ndodhet në pozicion të drejtë nuk duhet të tejkalojë 90 sekonda;

.5 do të pajiset në të dy anët e saj me pajisje kontrolli për hapjen dhe mbylljen e derës me anë të një burimi ndihmës energjie, si dhe për mbylljen e derës me anë të një burimi të tillë nga paneli qendror i kontrollit në urën e komandimit;

.6 do të pajiset me një alarm akustik, të ndryshëm nga çdo alarm tjetër në zonë, i cili do të bjerë sa herë që dera të mbyllet nga distanca me anë të burimit ndihmës të energjisë dhe do të zgjasë të paktën 5 sekonda, por jo më shumë se 10 sekonda përpara se dera të fillojë të lëvizë, dhe do të vazhdojë të bjerë derisa dera të mbyllet plotësisht. Në rastin e manovrimit manual nga distanca, mjafton që alarmi akustik të bjerë vetëm kur dera të jetë duke lëvizur. Gjithashtu, për zonat e pasagjerëve dhe në zonat me nivele të larta zhurme, administrata e shtetit të flamurit mund të kërkojë që alarmi akustik të shoqërohet edhe me një alarm të dukshëm vizual pranë derës; dhe

.7 do të ketë një shpejtësi mbylljeje pothuajse uniforme në rastet kur manovrohet përmes burimit ndihmës të energjisë. Koha e mbylljes, duke filluar nga momenti kur dera fillon të lëvizë e deri në momentin kur ajo arrin në pozicionin e mbylljes së plotë, nuk duhet të jetë në asnjë rast më e shkurtër se 20 sekonda dhe më e gjatë se 40 sekonda, kur anija ndodhet në pozicion të drejtë.

7.2 Energjia elektrike e nevojshme për dyert hermetike të manovrueshme me burim ndihmës energjie do të furnizohet nga paneli shpërndarës i emergjencës, qoftë drejtpërdrejt apo përmes një paneli të posaçëm që ndodhet mbi kuvertën kryesore; qarqet përkatëse të komandave, indikatorëve dhe alarmeve do të furnizohen nga paneli shpërndarës i emergjencës, qoftë drejtpërdrejt apo përmes një paneli të posaçëm që ndodhet mbi kuvertën kryesore, dhe duhet të jenë në gjendje të furnizohen automatikisht nga burimi i përkohshëm i energjisë elektrike për rastet e emergjencave në rast defekti të burimit kryesor apo emergjent të energjisë elektrike.

7.3 Dyert rrëshqitëse hermetike ndaj ujit dhe të manovrueshme me burim ndihmës energjie do të kenë:

.1 një sistem hidraulik të centralizuar me dy burime të pavarura energjie, ku secili përbëhet nga një motor dhe një pompë që mund t'i mbyllë njëkohësisht të gjitha dyert. Gjithashtu, i gjithë

instalimi duhet të ketë akumulatorë hidraulikë me kapacitet të mjaftueshëm për të manovruar të gjitha dyert të paktën tre herë, pra për të kryer një cikël mbyllje-hapje-mbyllje, kur anija ndodhet në kushte të pafavorshme dhe ka një kënd animi prej 15 °. Ky cikël prej tre manovrash do të mund të kryhet kur akumulatori është nën presionin e hapjes së pompës. Fluidi i përdorur do të zgjidhet duke marrë në konsideratë temperaturat që mund të arrijë instalimi gjatë operimit të tij. Sistemi i manovrueshëm me burim ndihmës energjie do të projektohet në mënyrë të tillë që të minimizohet mundësia e ndonjë defekti në tubacionin hidraulik, i cili mund të ndikojë negativisht në operimin e disa dyerve. Sistemi hidraulik do të pajiset me një alarm me nivel të ulët për rezervuarët e fluideve hidraulike që i shërbejnë sistemit të manovrueshëm me burim ndihmës energjie, si dhe me një alarm për presionin e ulët të gazit apo një mënyrë tjetër për monitorimin e humbjes së energjisë së ruajtur në akumulatorët hidraulikë. Këto alarme duhet të jenë të akustike dhe vizuale dhe duhet të vendosen në panelin qendror të kontrollit në urën e komandimit; ose

.2 një sistem hidraulik të posaçëm për çdo derë, ku secili burim energjie përbëhet nga një motor dhe një pompë që mund të hapë dhe mbyllë derën. Sistemi duhet të ketë gjithashtu një akumulator hidraulik me kapacitet të mjaftueshëm për të vënë në lëvizje derën të paktën tre herë, pra për të kryer një cikël mbyllje-hapje-mbyllje, kur anija ka një kënd animi prej 15 °. Ky cikël prej tre manovrash do të mund të kryhet kur akumulatori është nën presionin e hapjes së pompës. Fluidi i përdorur zgjidhet duke marrë parasysh temperaturat që mund të arrijë instalimi gjatë operimit të tij. Një grup alarmesh për presionin e ulët të gazit apo një mënyrë tjetër efektive për monitorimin e humbjes së energjisë së ruajtur në akumulatorët hidraulikë do të vendosen në panelin qendror të kontrollit në urën e komandimit. Të gjitha postet lokale të manovrimit do të pajisen me një tregues të sasisë së humbur të energjisë së ruajtur; ose

.3 Një sistem dhe motor elektrik të posaçëm për çdo derë, ku secili burim energjie përbëhet nga një motor që është në gjendje të hapë dhe mbyllë derën. Burimi i energjisë duhet të jetë në gjendje të furnizohet automatikisht nga burimi i përkohshëm i energjisë elektrike të emergjencës në rast defekti në burimin kryesor ose të emergjencës, dhe të ketë kapacitet të mjaftueshëm për të vënë në lëvizje derën të paktën tre herë, pra për të kryer një cikël mbyllje-hapje-mbyllje, kur anija ka një kënd animi prej 15 °.

Për sistemet e specifikuara në.7.3.1, .7.3.2 dhe .7.3.3, duhet të merren masat në vijim:

Sistemet e energjisë për dyert rrëshqitëse hermetike që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të jenë të ndara nga sistemet e tjera të energjisë. Një defekt i vetëm në sistemet elektrike apo hidraulike të manovrimit, me përjashtim të defekteve të mekanizmit hidraulik, nuk duhet të pengojë manovrimin manual të dyerve.

7.4 Në secilën anë të paraties do të vendosen doreza kontrolli, në një lartësi minimale prej 1,6 metra mbi dysheme dhe në mënyrë të tillë që t'u lejojnë personave që kalojnë përmes derës t'i mbajnë të dy dorezat në pozicion të hapur pa pasur rrezik që të aktivizojnë aksidentalisht mekanizmin e mbylljes. Drejtimi i lëvizjes së dorezave për hapjen dhe mbylljen e derës duhet të përkojë me drejtimin e lëvizjes së vetë derës dhe duhet të cilësohet qartë. Dorezat hidraulike të kontrollit për dyert hermetike ndaj ujit në lokalet e akomodimit, në rastet kur mbyllja e derës mund të realizohet me një veprim të vetëm, duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të jetë e pamundur të përdoren nga fëmijët, si p.sh. pas kapakëve me shul të vendosur të paktën 170 cm mbi nivelin e kuvertës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Në të dy anët e dyerve duhet të vendoset një pllakë me udhëzime mbi mënyrën e përdorimit

të sistemit të dyerve. Gjithashtu, në të dy anët e secilës prej dyerve duhet të ketë një pllakë me tekst apo figura që paralajmërojnë rrezikun e qëndrimit nën kornizën e derës kur dera është duke u mbyllur. Këto pllaka duhet të jenë prej një materiali rezistent dhe të fiksuara mirë. Teksti në pllakat udhëzuese ose paralajmëruese përfshin informacionin rreth kohës së mbylljes së derës përkatëse.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

7.5 Nëse është e mundur, pajisjet dhe pjesët elektrike të dyerve hermetike ndaj ujit duhet të vendosen mbi kuvertën kryesore dhe jashtë lokaleve dhe zonave të rrezikshme.

7.6 Veshjet e pjesëve elektrike që vendosen domosdoshmërisht nën kuvertën kryesore duhet të sigurojnë mbrojtje të përshtatshme ndaj futjes së ujit.

7.7 Qarqet elektrike të furnizimit me energji, kontrollit, indikatorëve dhe alarmeve duhet të kenë një mbrojtje të tillë që një defekt në qarkun e një dere të vetme të mos shkaktojë defekte në qarqet e dyerve të tjera. Qarqet e shkurtra ose defektet e tjera në qarqet e alarmeve ose të indikatorëve të dyerve nuk duhet të bëjnë të pamundur vënien në lëvizje të derës me anë të burimit ndihmës të energjisë. Instalimet duhet të jenë të tilla që rrjedhja e ujit në brendësi të pajisjeve elektrike që ndodhen nën kuvertën kryesore të mos shkaktojë hapjen e dyerve.

7.8 Një defekt i vetëm elektrik në sistemin e manovrimit apo të kontrollit të dyerve rrëshqitëse hermetike ndaj ujit me burim ndihmës energjie, nuk duhet të shkaktojë hapjen e dyerve të mbyllura. Disponueshmëria e furnizimit me energji elektrike duhet të monitorohet vazhdimisht në një pikë të qarkut elektrik që të jetë sa më pranë secilit prej motorëve të kërkuar nga paragrafi .7.3. Ndërprerja e furnizimit me energji elektrike duhet të aktivizojë një alarm akustik dhe vizual në panelin qendror të kontrollit në urën e komandimit.

8.1 Paneli qendror i kontrollit në urën e komandimit duhet të ketë një çelës "komandat kryesore" me dy modalitete kontrolli: "kontrolli lokal", i cili duhet të mundësojë që çdo derë të hapet dhe të mbyllet lokalisht pas përdorimit, pa mbyllje automatike, dhe modaliteti "dyer të mbyllura", i cili duhet të mbyllë automatikisht çdo derë të hapur. Modaliteti "dyer të mbyllura" duhet të lejojë hapjen lokalisht të dyerve dhe mbylljen automatike të tyre pas lëshimit të mekanizmit të kontrollit lokal. Në gjendje normale, çelësi "komandat kryesore" duhet të jetë në modalitetin "kontrolli lokal". Modaliteti "dyer të mbyllura" duhet të përdoret vetëm në raste emergjence ose për qëllime testimi.

8.2 Paneli qendror i kontrollit në urën e komandimit duhet të jetë i pajisur me një diagram që tregon vendndodhjen e secilës prej dyerve si dhe me indikatorë vizualë që tregojnë nëse dyert janë të hapura apo të mbyllura. Drita e kuqe tregon që dera është plotësisht e hapur, ndërsa drita jeshile tregon që dera është plotësisht e mbyllur. Kur mbyllja bëhet nga distanca, drita e kuqe pulson për të treguar pozicionin e ndërmjetëm të derës. Qarku i indikatorëve duhet të jetë i pavarur nga qarku i kontrollit për çdo derë.

8.3 Hapja e dyerve në distancë nga pozicioni i kontrollit qendror nuk duhet të jetë i mundur.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

9.1 Të gjitha dyert hermetike ndaj ujit duhet të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit, me përjashtim të rasteve që specifikohen në paragrafët .9.2 dhe .9.3. Dyert hermetike ndaj ujit me gjerësi mbi 1,2 metra, të lejuara në bazë të paragrafit 11, mund të hapen vetëm në rrethanat e parashikuara në atë paragraf. Çdo derë e hapur në përputhje me këtë paragraf duhet të mund të mbyllet në mënyrë të menjëhershme.

9.2 Dyert hermetike ndaj ujit mund të hapen gjatë lundrimit për të lejuar kalimin e pasagjerëve ose të ekuipazhit, ose kur qëndrimi i tyre hapur është i domosdoshëm për shkak të punimeve në aferi të derës. Dera duhet të mbyllet menjëherë pas kalimit ose përfundimit të punimeve.

9.3 Disa dyer hermetike ndaj ujit mund të qëndrojnë të hapura gjatë lundrimit vetëm nëse kjo konsiderohet absolutisht e nevojshme; pra, kur gjykohet se mbajtja e tyre hapur është thelbësore për funksionimin e sigurt dhe efikas të makinerisë së anijes ose për t'u lejuar pasagjerëve akses të pakufizuar në të gjithë zonën e pasagjerëve. Ky vendim merret nga administrata e shtetit të flamurit, vetëm pas shqyrtimit të kujdesshëm të ndikimit në operacionet e anijes dhe kapacitetin e saj të mbijetesës. Dyert hermetike ndaj ujit të cilat mund të mbahen të hapura gjatë lundrimit duhet të tregohen qartë në informacionin për stabilitetin e anijes dhe duhet të jetë gjithmonë e mundur që ato të mbyllen në mënyrë të menjëhershme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

10.1 Nëse administrata e shtetit të flamurit është e bindur se këto dyer janë të domosdoshme, në paratiet hermetike ndaj ujit për ndarjen e ngarkesave midis lokaleve të kuvertës mund të vendosen dyer hermetike ndaj ujit me konstruksion sipas standardeve. Këto dyer mund të jenë me mentesha, me qepen ose me rrëshqitje, por nuk duhet të jenë të komandueshme nga distanca. Ato duhet të montohen sa më lart dhe sa më larg të jetë e mundur nga pjesa e jashtme e skafit, por anët e jashtme vertikale të tyre nuk duhet të ndodhen në asnjë rast në një distancë më të vogël nga pjesa e jashtme e skafit se një e pesta e gjerësisë së anijes, ku kjo distancë matet pingul me boshtin e simetrisë në nivelin e vijës më të thellë të nënndarjes së ngarkesës.

10.2 Këto dyer duhet të mbyllen përpara fillimit të lundrimit dhe duhet të mbahen të mbyllura gjatë gjithë kohëzgjatjes së tij; koha e hapjes së këtyre dyerve në port dhe e mbylljes së tyre përpara se anija të largohet nga porti duhet të shënohet në ditarin e anijes. Në rast se ndonjë prej këtyre dyerve duhet të jetë e aksesueshme gjatë lundrimit, ajo duhet të pajiset me një mekanizëm që pengon hapjen e paautorizuar. Kur propozohet montimi i dyerve të tilla, numri dhe karakteristikat e tyre duhet të jenë objekt i një shqyrtimi të detajuar nga administrata e shtetit të flamurit.

.11 Përdorimi i pllakave të lëvizshme në paratie lejohet vetëm në lokalet e makinerive. Këto pllaka duhet të vendosen gjithmonë para se anija të largohet nga porti dhe nuk duhet të hiqen gjatë lundrimit, me përjashtim të rasteve të nevojës emergjente sipas gjykimit të kapitenit. Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë që jo më shumë se një derë rrëshqitëse hermetike ndaj ujit me burim ndihmës energjie në secilën paratie kryesore të tërthortë, me përmasa më të mëdha se ato të specifikuara në paragrafin .7.1.2, të zëvendësohet me pllaka të tilla të lëvizshme, me kusht që këto dyer të mbyllen para se anija të largohet nga porti dhe të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit, me përjashtim të rasteve të nevojës emergjente sipas gjykimit të kapitenit. Nuk është e nevojshme që këto dyer të përmbushin kërkesat e paragrafit .7.1.4 në lidhje me mbylljen e plotë brenda 90 sekondave me anë të një mekanizmi manual. Koha e hapjes dhe e mbylljes së këtyre dyerve duhet të shënohet në ditarin e anijes, pavarësisht nëse anija ndodhet në det apo në port.

14 Anijet që transportojnë automjete me mallra dhe personelin shoqërues (R 16)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Kjo rregullore zbatohet për anijet e pasagjerëve të projektuara ose të përshtatura për transportin e automjeteve me mallra dhe të personelit shoqërues.

.2 Nëse në një anije të tillë, numri total i pasagjerëve, duke përfshirë personelin që shoqëron automjetet, nuk është më i madh se N = 12 + A/25, ku A është sipërfaqja totale e kuvertës (në metra katrorë) së lokaleve të disponueshme për parkimin e automjeteve të mallrave dhe ku lartësia e shfrytëzueshme në pozicionin e parkimit dhe në hyrjen e këtyre lokaleve nuk është më e vogël se 4 metra, zbatohen dispozitat e paragrafit .10 të Rregullores 13 "Për dyert hermetike ndaj ujit", me kusht që ato të mund të montohen në çdo nivel në paratiet hermetike ndaj ujit që bëjnë ndarjen e lokaleve të ngarkesave. Gjithashtu, është e domosdoshme që në urën e komandimit të vendosen indikatorë që tregojnë automatikisht momentin e mbylljes së të gjitha dyerve dhe bravave të tyre.

.3 Kur për këto anije zbatohen dispozitat e këtij kreu, N duhet të konsiderohet si numri maksimal i pasagjerëve për të cilin anija mund të certifikohet në përputhje me këtë rregullore.

15 Hapjet në pjesën e jashtme të skafit nën vijën kufi (R 17)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Numri i hapjeve në pjesën e jashtme të skafit duhet të reduktohet në minimum, në përputhje me projektin dhe funksionimin e duhur të anijes.

2.1 Organizimi dhe efikasiteti i mjeteve për mbylljen e çdo hapjeje në pjesën e jashtme të skafit duhet të përputhet me qëllimin e synuar dhe pozicionin në të cilin është vendosur mjeti.

2.2 Në përputhje me kërkesat e Konventës Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi, pragu i baxhave anësore nuk duhet të jetë në asnjë rast nën një vijë të hequr paralel me kuvertën kryesore anësore dhe me pikën më të ulët në 2,5% të gjerësisë së anijes mbi vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës ose 500 mm, cilado qoftë më e madhe.

2.3 Të gjitha baxhat anësore pragu i të cilave është nën vijën kufi duhet të kenë një konstruksion të tillë që të pengojë hapjen e tyre nga çdo person pa autorizimin e kapitenit të anijes.

2.4 Kur në hapësirën midis kuvertave, pragjet e baxhave anësore të përmendura në paragrafin .2.3 ndodhen nën një linjë paralele me kuvertën kryesore anësore dhe kur pika e tyre më e ulët është në një nivel 1,4 metra plus 2,5 % të gjerësisë së anijes mbi ujë kur anija niset nga porti, të gjitha baxhat anësore midis kuvertave duhet të mbyllen hermetikisht dhe të kyçen përpara se anija të largohet nga porti, dhe nuk duhet të hapen përpara se anija të arrijë në portin e radhës. Sipas këtij paragrafi, në ujëra të ëmbla mund të lejohet një tolerancë e caktuar, sipas rastit.

2.5 Baxhat anësore dhe kapakët e tyre, të cilat nuk janë të aksesueshme gjatë lundrimit, duhet të mbyllen dhe të sigurohen përpara se anija të largohet nga porti.

.3 Numri i ullukëve, shkarkuesve sanitarë dhe hapjeve të tjera të ngjashme në pjesën e jashtme të skafit duhet të reduktohet në minimum, qoftë duke lidhur me secilin shkarkues sa më shumë tuba (sanitarë ose të tjerë) apo dhe me mënyra të tjera efikase.

.4 Të gjithë tubat prurës të ujit të detit dhe shkarkuesit në pjesën e jashtme të skafit duhet të jenë të pajisur me mekanizma efikasë dhe të aksesueshëm për të parandaluar futjen aksidentale të ujit në anije.

4.1 Në përputhje me kërkesat e Konventës Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi, dhe përveç rasteve të parashikuara në paragrafin .5, çdo shkarkues i veçantë që kalon përmes pjesës së jashtme të skafit nga lokalet nën vijën kufi duhet të ketë një valvul automatike

moskthimi me vetëm një drejtim dhe të pajisur me një mekanizëm të sigurt mbylljeje mbi kuvertën kryesore, ose dy valvula automatike moskthimi me vetëm një drejtim e pa mekanizëm të sigurt mbylljeje, me kusht që valvula në bord të jetë e vendosur mbi vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës dhe të jetë gjithmonë e aksesueshme për ekzaminim në kushtet e operimit.

Në rastin e valvulave me mbyllje të sigurt, pozicioni i manovrimit mbi kuvertën kryesore duhet të jetë gjithmonë i aksesueshëm, si dhe duhet të sigurohen indikatorë për të treguar nëse valvula është e hapur apo e mbyllur.

4.2 Kërkesat e Konventës Ndërkombëtare për Vijat e Ngarkesës në fuqi zbatohen për shkarkuesit që kalojnë përmes pjesës së jashtme të skafit nga lokalet mbi vijën kufi.

.5 Tubat prurës të ujit të detit dhe shkarkuesit kryesorë dhe ndihmës të lokaleve të makinerive të lidhura me vetë funksionimin e tyre duhet të jenë të pajisur me valvula lehtësisht të aksesueshme ndërmjet tubave dhe pjesës së jashtme të skafit, ose midis tubave dhe kabinave për punime nënujore në pjesën e jashtme të skafit. Valvulat mund të kontrollohen lokalisht dhe duhet të pajisen me indikatorë që tregojnë nëse janë të hapura ose të mbyllura.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Volantet ose dorezat e valvulave të fiksuara pas skafit duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme për përdorim. Të gjitha valvulat e fiksuara pas skafit duhet të mbyllen me kujdes në drejtim orar me volantin e tyre.

.2 Rubinetat ose valvulat e shkarkimit të ujit të kaldajave në anë të anijes duhet të vendosen në vende lehtësisht të aksesueshme dhe jo nën koracën e kuvertës. Rubinetat ose valvulat duhet të kenë një konstruksion të tillë që të verifikohet lehtësisht nëse janë të hapura ose të mbyllura. Rubinetat duhet të jenë të pajisura me mekanizma sigurie me konstruksion të tillë që çelësi të mos hiqet kur rubineti është i hapur.

.3 Të gjitha valvulat dhe rubinetat në sistemet e tubacioneve, si për shembull sistemet e sentinave dhe balastit, sistemet e naftës dhe vajrave lubrifikues, sistemet e shuarjes së zjarrit dhe të shkarkimit, sistemet e ftohjes së ujit dhe ato sanitare etj. duhet të shoqërohen me shpjegimet përkatëse të funksioneve të tyre.

.4 Tubat e tjerë të shkarkimit, nëse dalin nën vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës, do të pajisen me mjete bllokuese të barasvlershme në anë të anijes; nëse dalin mbi vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës, ato do të pajisen me një valvul të zakonshme shkarkimi. Në të dy rastet, valvulat mund të hiqen nëse tubat janë të së njëjtës trashësi me veshjet e tubave shkarkues të tualeteve, lavamanëve, dyshemesë së banjave etj., të pajisura me kapakë ose të mbrojtura në mënyra të tjera nga presioni i ujit. Megjithatë, nuk është e nevojshme që trashësia e këtyre tubave të jetë më e madhe se 14 mm.

.5 Në rastin e valvulave me mekanizëm mbyllës të drejtpërdrejtë, pozicioni nga i cili ato mund të manovrohen duhet të jetë gjithmonë lehtësisht i aksesueshëm si dhe duhet të ketë një mënyrë që të tregojë nëse valvula është e hapur ose e mbyllur.

.6 Kur valvulat me mekanizma mbyllës të drejtpërdrejtë janë të vendosura në lokalet e makinerive, mjafton që ato të jenë të manovrueshme nga aty ku ndodhen, me kusht që ky pozicion të jetë lehtësisht i aksesueshëm në të gjitha kushtet.

.6 Të gjitha mekanizmat dhe valvulat në pjesën e jashtme të skafit që kërkohen nga kjo rregullore duhet të jenë prej çeliku, bronzi ose materialesh të tjera të zgjatshme. Valvulat prej gize të

zakonshme ose prej materialesh të ngjashme nuk lejohen. Me qëllim përmbushjen e kërkesave të administratës së shtetit të flamurit, të gjithë tubat të cilëve u referohet kjo rregullore duhet të jenë prej çeliku ose prej materialesh të tjera të barasvlershme.

.7 Urat e lëvizshme dhe portat e ngarkesave nën vijën kufi duhet të kenë rezistencë të mjaftueshme. Ato duhet të mbyllen mirë dhe të sigurohen në mënyrë hermetike përpara se anija të largohet nga porti, si dhe duhet të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit.

.8 Montimi i këtyre portave duhet të bëhet në mënyrë të tillë që pika më e ulët e tyre të mos jetë asnjëherë nën vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës.

16 Padepërtueshmëria nga uji e anijeve të pasagjerëve mbi vijën kufi (R 20)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Është e nevojshme të merren të gjitha masat e arsyeshme dhe të mundshme për të kufizuar futjen dhe përhapjen e ujit mbi kuvertën kryesore. Këto masa mund të përfshijnë paratie ose mure ndarëse të pjesshme. Kur paratiet ose muret ndarëse të pjesshme e hermetike ndaj ujit vendosen në kuvertën kryesore, mbi ose në afërsi të paratieve kryesore të nënndarjes, shtresa e tyre e jashtme duhet të jetë hermetike ndaj ujit dhe ato duhet të jenë të lidhura me kuvertën kryesore për të penguar rrjedhjen e ujit në kuvertë gjatë kohës që anija është e anuar për shkak të gjendjes së avarisë. Në rastet kur paratia e pjesshme hermetike ndaj ujit nuk është e drejtvendosur me paratien e poshtme, kuverta kryesore duhet të jetë hermetike ndaj ujit.

.2 Kuverta kryesore ose kuverta sipër saj duhet të jetë rezistente ndaj kushteve të motit. Të gjitha hapjet në kuvertën e sipërme të ekspozuar duhet të kenë buzë mjaftueshëm të larta dhe rezistente dhe duhet të pajisen me mjete efikase për mbylljen e shpejtë e hermetike të tyre. Portet dalëse, shkarkuesit dhe ullukët duhet të përshtaten sipas nevojës për të mundësuar një pastrim të shpejtë të kuvertës së sipërme nga uji, pavarësisht kushteve të motit.

.3 Në anijet ekzistuese të kategorisë B, fundi i hapur i tubave të ajrit që përfundojnë brenda një superstrukture duhet të jetë të paktën 1 metër mbi vijën e ujit kur anija ka një kënd 15 gradë ose një kënd maksimal animi gjatë fazave të ndërmjetme të përmbytjes, siç përcaktohet nga llogaritja e drejtpërdrejtë, cilado qoftë më e madhe. Në të kundërt, tubat e ajrit që dalin nga depozitat, përveç depozitave të lëndës djegëse, mund të shkarkohen nga ana e superstrukturave. Dispozitat e këtij paragrafi nuk cenojnë dispozitat e Konventës Ndërkombëtare Për Vijat e Ngarkesës në fuqi.

.4 Baxhat anësore, urat e lëvizshme, portat e ngarkesave dhe mjetet e tjera për mbylljen e hapjeve në pjesën e jashtme të skafit mbi vijën kufi, duhet të kenë një model dhe konstruksion efikas dhe rezistencë të mjaftueshme sipas lokaleve ku ato janë vendosur dhe pozicioneve të tyre në raport me vijën më të thellë të nënndarjes së ngarkesës.

.5 Të gjitha baxhat anësore në lokalet nën kuvertën e parë mbi atë kryesore duhet të pajisen me kapakë të brendshëm rezistentë, të cilët duhet të kenë një mekanizëm të lehtë dhe praktik mbylljeje si dhe të jenë të siguruar në mënyrë hermetike.

17 Mbyllja e dyerve të ngarkimit të ngarkesave (R 20-1)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Dyert e mëposhtme që ndodhen mbi vijën kufi, duhet të mbyllen dhe të kyçen përpara se anija

të nisë udhëtimin, dhe nuk duhet të hapen derisa anija të arrijë në vendin pasardhës të ankorimit:

.1 dyert e ngarkimit të ngarkesës në pjesën e jashtme ose në buzët e superstrukturave të mbyllura;

.2 kapakët e bashit të vendosur në pozicionet e specifikuara në paragrafin .1.1;

.3 dyert e ngarkimit në paratien e përplasjes;

.4 platformat rezistente ndaj kushteve të motit, të cilat përbëjnë një sistem alternativ mbylljeje përveç atyre që përmenden në paragrafët .1.1 deri në .1.3. Nëse ndonjë nga dyert mund të mos hapet ose të mbyllet gjatë kohës që anija ndodhet në vendin e ankorimit, kjo derë mund të hapet ose të lihet e hapur gjatë kohës që anija i afrohet vendit të ankorimit ose largohet prej tij, por vetëm për aq kohë sa kjo mund të jetë e nevojshme për të lejuar hapjen dhe mbylljen e menjëhershme të derës. Në çdo rast, dera e brendshme e bashit duhet të mbahet e mbyllur.

.2 Pavarësisht kërkesave të paragrafëve .1.1 dhe .1.4, administrata e shtetit të flamurit mund të autorizojë që dyer të caktuara të mund të hapen në bazë të gjykimit të kapitenit, nëse kjo është e nevojshme për operimin e anijes ose për imbarkimin dhe zbarkimin e pasagjerëve, me kusht që anija të ndodhet në një vend të sigurt ankorimi dhe siguria e saj të mos cenohet.

.3 Kapiteni duhet të garantojë zbatimin e një sistemi efikas mbikëqyrjeje dhe raportimi për mbylljen dhe hapjen e dyerve të përmendura në paragrafin 1.

.4 Përpara se anija të vazhdojë lundrimin, kapiteni garanton që, në zbatim të Rregullores 22, të shënohet në ditarin e anijes koha e mbylljes për herë të fundit të dyerve të specifikuara në paragrafin 1 dhe koha e çdo hapjeje të dyerve të caktuara në përputhje me paragrafin .2.

17-1 Padepërtueshmëria nga uji midis kuvertës Ro-Ro (kuverta kryesore) dhe lokaleve të poshtme (R 20-2)

ANIJET E REJA RO-RO PËR PASAGJERË TË KATEGORISË B, C DHE D:

1.1 Në zbatim të dispozitave të paragrafëve .1.2 dhe .1.3, të gjitha hyrjet për në lokalet nën kuvertën kryesore duhet të jenë të tilla që pika e tyre më e ulët të jetë nën 2,5 metra mbi kuvertën kryesore;

1.2 në rastet kur hyrja e automjeteve në lokalet nën kuvertën kryesore realizohet me anë të platformave të ngarkimit, hapjet e tyre duhet të kenë një mbyllje hermetike për të parandaluar futjen e ujit nga poshtë, si dhe duhet të jenë të pajisura me sistem alarmi dhe sistem sinjalizimi për urën e komandimit;

1.3 administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë vendosjen e hyrjeve të veçanta në lokalet nën kuvertën kryesore, me kusht që ato të jenë të thelbësore për operimin e anijes, p.sh. për lëvizjen e makinerive dhe rezervave, pasi të jenë përshtatur për të qenë rezistente ndaj ujit dhe pasi të jenë pajisur me sisteme alarmi dhe sisteme sinjalizimi për urën e komandimit;

1.4 hyrjet e përmendura në paragrafët .1.2 dhe .1.3 duhet të mbyllen përpara se anija të largohet nga vendi i ankorimit për të nisur lundrimin, dhe duhet të mbahen të mbyllura derisa anija të arrijë në vendin pasardhës të ankorimit;

1.5 kapiteni duhet të garantojë zbatimin e një sistemi efikas monitorimi dhe raportimi për mbylljen dhe hapjen e këtyre hyrjeve të përmendura në paragrafët .1.2 and .1.3; dhe

1.6 përpara se anija të largohet nga vendi i ankorimit për të nisur lundrimin, kapiteni duhet të garantojë që, në zbatim të Rregullores II-1/B/22, në ditarin e anijes të shënohet koha e mbylljes për herë të fundit e hyrjeve të përmendura në paragrafët 1.2 dhe .1.3;

1.7 për anijet Ro-Ro të pasagjerëve të reja të kategorisë C me gjatësi më të vogël se 40 metra dhe anijet Ro-Ro të pasagjerëve të reja të kategorisë D, zbatohen paragrafët .2.1 deri në .2.3 në vend të paragrafëve .1.1 deri në .1.6, me kusht që lartësia e buzëve të baxhave dhe e pragjeve të jetë të paktën 600 mm në kuvertën e hapur të ngarkesave Ro-Ro dhe të paktën 380 mm në kuvertën e mbyllur të ngarkesave Ro-Ro.

ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

2.1 Të gjitha hyrjet nga kuverta Ro-Ro të cilat të çojnë në lokalet nën kuvertën kryesore duhet të jenë rezistente ndaj kushteve të motit dhe në urën e komandimit duhet të ketë sisteme sinjalizimi që tregojnë nëse hyrja është e hapur ose e mbyllur;

2.2 të gjitha këto hyrje duhet të mbyllen përpara se anija të largohet nga vendi i ankorimit për të nisur lundrimin dhe duhet të qëndrojnë të mbyllura derisa anija të mbërrijë në vendin pasardhës të ankorimit;

2.3 pavarësisht kërkesave të paragrafit .2.2, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë hapjen e disa hyrjeve gjatë udhëtimit, por vetëm për një kohë të mjaftueshme për të lejuar kalimin dhe, nëse është e nevojshme, operimin e anijes.

17-2 Aksesi në kuvertat Ro-Ro (R 20-3)

TË GJITHA ANIJET RO-RO PËR PASAGJERË:

Kapiteni ose oficeri përgjegjës duhet të garantojnë që, pa autorizimin e shprehur nga ana e tyre, të mos lejohet aksesi në kuvertat e mbyllura Ro-Ro kur anija është në lundrim e sipër.

17-3 Mbyllja e paratieve ndarëse në kuvertën Ro-Ro (R 20-4)

ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

.1 Të gjitha paratiet e tërthorta dhe gjatësore që konsiderohen si efektive për kufizimin e ujit të akumuluar në kuvertën Ro-Ro duhet të vendosen dhe të sigurohen përpara se anija të largohet nga vendi i ankorimit dhe duhet të qëndrojnë në vend dhe të jenë të siguruara derisa anija të arrijë në vendin pasardhës të ankorimit.

.2 Pavarësisht kërkesave të paragrafit .1, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë hapjen e disa hyrjeve në këto paratie gjatë lundrimit, por vetëm për një periudhë të mjaftueshme për të lejuar kalimin dhe, nëse është e nevojshme, operimin e anijes.

18 Informacioni mbi stabilitetin (R 22)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo anije pasagjerësh, pas përfundimit të ndërtimit, duhet t'i nënshtrohet një testi që përcakton elementet e stabilitetit të saj. Ky informacion, pas miratimit nga administrata e shtetit të flamurit, duhet t'i përcillet kapitenit për t'i mundësuar atij marrjen e udhëzimeve me anë të proceseve të thjeshta e të thjeshta lidhur me qëndrueshmërinë e anijes në kushte të ndryshme operimi.

.2 Kur anija pëson ndryshime që ndikojnë në mënyrë thelbësore në informacionin e stabilitetit që i është dhënë kapitenit, këtij të fundit duhet t'i përcillet i gjithë informacioni i ndryshuar. Nëse është e nevojshme, anija duhet t'i nënshtrohet një testi tjetër stabiliteti.

.3 Në intervale periodike prej jo më shumë se pesë vitesh, duhet të kryhet një inspektim i anijes në gjendje të pangarkuar për të verifikuar çdo ndryshim në zhvendosjen e anijes pa ngarkesë dhe në qendrën gjatësore të rëndesës. Anija duhet t'i nënshtrohet një testi stabiliteti sa herë që vërehet apo parashikohet një devijim me mbi 2% nga zhvendosja e anijes së pangarkuar ose një devijim i qendrës gjatësore të rëndesës me mbi 1% të gjatësisë së anijes, krahasuar me parametrat e miratuara të stabilitetit.

.4 Administrata e shtetit të flamurit mund ta përjashtojë kryerjen e testimit mbi një anije të caktuar, me kusht që të ketë marrë të dhëna bazë mbi stabilitetin nga testi i kryer në një anije simotër, dhe të ketë verifikuar se nga këto të dhëna bazë mund të nxirret informacion i besueshëm për stabilitetin e anijes së përjashtuar nga testimi. Si referencë shërben MSC/Circ.1158.

.5 Kur kryerja e një testi të saktë të stabilitetit nuk është i mundur, zhvendosja në gjendje të pangarkuar dhe qendra e rëndesës përcaktohet me anë të një inspektimi në gjendje të pangarkuar dhe llogaritjeve të sakta. Si referencë shërben informacioni i përfshirë në Rregulloren 2.7 të Kodit të Mjeteve të Lundrimit me Shpejtësi të Lartë të vitit 2000.

19 Planet për kontrollin e dëmeve (R 23)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Me qëllim informimin e oficerëve përgjegjës për anijen, duhet të afishohen vazhdimisht planet që tregojnë qartë faqet e dhomave hermetike ndaj ujit për çdo kuvertë dhe hambar, hapjet në to së bashku me mekanizmat e mbylljes dhe pozicionin e të gjitha komandave përkatëse, si dhe masat për korrigjimin e animit të anijes për shkak të përmbytjes. Gjithashtu, oficerëve të anijes duhet t'u vihen në dispozicion broshura që përmbajnë informacionin e sipërpërmendur.

20 Integriteti i trupit dhe superstrukturave, parandalimi dhe kontrolli i dëmeve (R 23-2)

.1 Në urën e komandimit duhet të vendosen tregues për të gjitha dyert e skafit, dyert e ngarkimit dhe mekanizmat e tjerë mbyllës, të cilët nëse lihen hapur apo nëse nuk mbyllen siç duhet, mund të shkaktojnë përmbytjen e lokaleve të kategorive të veçanta ose të lokalit Ro-Ro të ngarkesave. Sistemi i treguesve duhet të projektohet sipas parimit "siguri në rast avarie" dhe duhet të sinjalizojë me anë të alarmeve vizuale nëse dera nuk është plotësisht e mbyllur ose nëse ndonjë nga mekanizmat mbyllës mungon apo nuk është mbyllur plotësisht, dhe me anë të alarmeve zanore nëse kjo derë ose mekanizëm mbyllës hapet. Paneli tregues i urës së komandimit duhet të jetë i pajisur me një funksion të përzgjedhjes së modalitetit "qëndrim në port/lundrim në det", në mënyrë që në urën e komandimit të aktivizohet një alarm akustik në rast se anija largohet nga porti me dyert e bashit, dyert e brendshme, platformën e kiçit ose dyert e tjera të skafit të hapura apo me ndonjë mekanizëm mbyllës jo në pozicionin e duhur. Furnizimi me energji elektrike për sistemin tregues duhet të jetë i pavarur nga ai për komandimin dhe mbylljen e dyerve. Sistemet e treguesve, të miratuara nga administrata e shtetit të flamurit, të cilat janë instaluar në bordin e anijeve ekzistuese, nuk është e nevojshme të ndryshohen.

.2 Gjithashtu, duhet të instalohet një sistem monitorimi televiziv dhe një sistem diktimi për

rrjedhjen e ujit në mënyrë të tillë që ura e komandimit dhe stacioni i kontrollit të motorit të sinjalizohen për çdo rrjedhje përmes dyerve të brendshme dhe të jashtme, dyerve të kiçit apo dyerve të tjera të skafit, që mund të shkaktojnë përmbytjen e lokaleve të kategorive të veçanta ose të lokaleve Ro-Ro të ngarkesave.

.3 Lokalet e kategorive të veçanta dhe lokalet Ro-Ro të ngarkesave duhet të patrullohen ose të monitorohen vazhdimisht me anë të mjeteve efikase, si p.sh. sistemet televizive të monitorimit, në mënyrë që të diktohet gjatë lundrimit çdo lëvizje e automjeteve në kushte të këqija atmosferike dhe çdo hyrje e paautorizuar e pasagjerëve në to.

.4 Procedurat e dokumentuara të operimit për mbylljen dhe sigurimin e të gjitha dyerve të skafit, dyerve të ngarkimit dhe mekanizmave të tjerë mbyllës të cilët, nëse lihen hapur ose nuk sigurohen siç duhet, mund të shkaktojnë përmbytjen e lokaleve të kategorive të veçanta ose lokaleve Ro-Ro të ngarkesave, duhet të vihen në dispozicion në bord dhe të afishohen në një vend të përshtatshëm.

21 Markimi, operimi periodik dhe inspektimi i dyerve hermetike ndaj ujit etj. (R 24)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo javë duhet të kryhen ushtrime stërvitore për vënien në punë të dyerve hermetike ndaj ujit, baxhave anësore, valvulave dhe mekanizmave mbyllës të ullukëve.

.2 Të gjitha dyert hermetike ndaj ujit në paratiet kryesore të tërthorta, të cilat përdoren gjatë lundrimit, duhet të vihen në punë çdo ditë.

.3 Dyert hermetike ndaj ujit së bashku me mekanizmat dhe treguesit e tyre, të gjitha valvulat mbyllja e të cilave është e nevojshme për ta bërë një dhomë hermetike ndaj ujit, si dhe të gjitha valvulat funksionimi i të cilave është i nevojshëm për vënien në punë të pajisjeve të ekuilibrimit në kushte avarie, duhet të inspektohen të paktën një herë në javë gjatë lundrimit.

.4 Këto valvula, dyer dhe mekanizma duhet të kenë të gjithë treguesit e nevojshëm për të garantuar që ato mund të përdoren siç duhet për të ofruar siguri maksimale.

22 Shënimet në regjistrin e anijes (R 25)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Dyert me çerniera, pllakat e lëvizshme, baxhat anësore, urat e lëvizshme, portat e ngarkesave dhe hapjet e tjera, të cilat sipas këtyre rregulloreve duhet të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit, duhet të mbyllen përpara se anija të largohet nga porti. Koha e mbylljes dhe koha e hapjes (nëse lejohet nga këto rregullore) duhet të shënohet në ditar.

.2 Në ditarin e anijes duhet të shënohen të dhënat e të gjitha ushtrimeve stërvitore dhe inspektimeve që kërkohen nga Rregullorja 21, shoqëruar me shënime të qarta për çdo defekt që mund të haset.

23 Platformat e makinave dhe rampat e ngritshme

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Në anijet e pajisura me platforma të varura për transportin e automjeteve të pasagjerëve, ndërtimi, instalimi dhe operimi kryhen në përputhje me masat e vendosura nga administrata e shtetit të flamurit. Për sa i përket ndërtimit, duhet të zbatohen rregullat përkatëse të një organizate të njohur.

24 Parmakët

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D TË NDËRTUARA MË OSE PAS DATËS 1 JANAR 2003:

1. Në kuvertat e jashtme ku lejohet hyrja e pasagjerëve dhe ku nuk ka banda mjaftueshëm të larta, parmakët duhet të kenë një lartësi prej të paktën 1100 mm mbi kuvertë dhe duhet të kenë një model dhe konstruksion të tillë që të mos i lejojë pasagjerët të ngjiten në to, duke evituar rënien e tyre aksidentale nga kjo kuvertë.

2. Shkallët dhe sheshpushimet e tyre në këto kuverta të jashtme duhet të pajisen me parmakë me konstruksion të barasvlershëm.

PJESA C

MAKINERITË

1 **Të përgjithshme (R 26)**

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Makineritë, kaldajat dhe enët e tjera nën presion, si dhe sistemet e tubacioneve dhe aksesorët e tyre duhet të instalohen dhe të mbrohen në mënyrë të tillë që të zvogëlohet në minimum çdo rrezik për personat në bord, duke i kushtuar rëndësinë e duhur strukturave të lëvizshme, sipërfaqeve të nxehta dhe rreziqeve të tjera.

.2 Anija duhet të ketë mekanizma për sigurimin ose rivendosjen e funksionimit normal të makinerive shtytëse, edhe nëse një nga makineritë kryesore ndihmëse është jashtë funksionit.

.3 Gjithashtu, duhet të sigurohen mekanizma për të garantuar që makineritë të mund të vihen në punë pa ndihmë nga jashtë, kur anija nuk ka energji elektrike.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B DHE C:

.4 Makineria shtytëse kryesore dhe të gjitha makineritë ndihmëse thelbësore për shtytjen dhe sigurinë e anijes, sipas vendosjes së tyre në bord, duhet të jenë të projektuara për të funksionuar kur anija është në pozicion të drejtë ose kur është e anuar në një kënd më të vogël ose të barabartë me 15 ° nga të dy anët në gjendje statike, dhe 22,5 ° nga të dy anët në gjendje dinamike (lëvizje rrotulluese), dhe njëkohësisht kur anija është e anuar në gjendje dinamike (lëvizje gjatësore) me kënd 7,5° nga ana e kiçit ose bashit.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.5 Anijet duhet të kenë mekanizma për ndalimin në raste emergjence të makinerive shtytëse dhe helikës nga pozicionet përkatëse jashtë dhomës së motorit/sallës së komandës së motorit, si p.sh. nga kuverta e hapur ose lokali i timonit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.6 Pozicionimi dhe sistemimi i tubave të ventilimit për depozitat e lëndës djegëse, të dekantimit dhe të vajrave lubrifikues duhet të bëhet në mënyrë të tillë që në rast të thyerjes së një prej këtyre tubave të mos ketë rrezik për hyrjen e stërkalave të ujit të detit apo të shiut. Në çdo anije duhet të ketë dy depozita për secilin lloj të lëndëve djegëse që përdoren në bordin e saj e që janë të nevojshme për sistemet shtytëse dhe thelbësore, ose pajisje të barasvlershme me një kapacitet prej të paktën 8 orësh për anijet e kategorisë B dhe prej të paktën 4 orësh për anijet e kategorisë C dhe D, për një fuqi dalëse maksimale e të vazhdueshme të impiantit të vënies në lëvizje dhe për një ngarkesë normale operative të gjeneratorit në det.

2 Motorët me djegie të brendshme (R 27)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Motorët me djegie të brendshme të cilët e kanë diametrin e cilindrit 200 mm ose vëllimin e karterit të paktën 0,6 m3 duhet të pajisen me valvula çliruese të përshtatshme e me hapësirë të mjaftueshme sigurie për mbrojtjen ndaj shpërthimit të karterit. Valvulat çliruese duhet të vendosen në mënyrë të përshtatshme ose të pajisen me mekanizmat e duhur për të garantuar që drejtimi i shkarkimeve përmes tyre të jetë i tillë që të minimizojë mundësinë e lëndimit të personelit.

3 Sistemi i pompave të sentinës (R 21)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

1.1 Anija duhet të jetë e pajisur me një sistem efikas të pompave të sentinës për nxjerrjen e ujit, në të gjitha kushtet e operimit, nga çdo dhomë hermetike e ndryshme nga hapësirat e përshtatura për mbajtjen e ujit të pastër, balastit të ujit, lëndës djegëse ose ngarkesave të lëngshme për të cilat ka në dispozicion mjete të tjera efikase pompimi. Anija duhet të jetë e pajisur me mjete efikase për nxjerrjen e ujit nga hambarët e izoluar.

1.2 Pompat sanitare, pompat e balastit dhe ato të shërbimeve të përgjithshme mund të konsiderohen si pompa sentine të pavarura nëse janë të lidhur siç duhet me sistemin e pompave të sentinës.

1.3 Të gjithë tubat e sentinës që ndodhen brenda ose nën depozitat e lëndës djegëse apo në lokalet e kaldajave e të makinerive, duke përfshirë lokalet në të cilat ndodhen depozitat e dekantimit ose grupet e pompimit të lëndës djegëse të lëngshme, duhet të jenë prej çeliku ose materiali tjetër të përshtatshëm.

1.4 Sistemi i pompave të sentinës dhe të balastit duhet të jetë i tillë që të parandalojë depërtimin e ujit të detit apo ujit nga hapësirat e balastit në lokalet e ngarkesave dhe të makinerive, si dhe depërtimin e tij nga një dhomë në tjetrën. Duhet të merren masa për të parandaluar përmbytjen nga uji i detit të depozitave të thella që lidhen me balastin dhe me sentinën kur në to ka ngarkesa, ose shkarkimin e tyre përmes pompave të sentinës kur në to ka ujë balasti.

1.5 Të gjitha kutitë e shpërndarjes dhe valvulat manuale të cilat janë të lidhura me pompat e sentinës, duhet të vendosen në pozicione ku të jenë të aksesueshme në rrethana të zakonshme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

1.6 Duhet të merren masa për tharjen e lokaleve të mbyllura të ngarkesave që ndodhen në kuvertën kryesore.

1.6.1 Nëse bordi i lirë në kuvertën kryesore është i tillë që skaji i kuvertës zhytet kur anija ka një kënd animi mbi 5°, tharja duhet të bëhet nëpërmjet një numri të mjaftueshëm ullukësh me madhësi të përshtatshme që shkarkohen direkt në bord e që janë montuar në përputhje me kërkesat e Rregullores 15.

1.6.2 Nëse bordi i lirë është i tillë që skaji i kuvertës kryesore zhytet kur anija ka një kënd animi prej maksimumi 5 °, tharja e lokaleve të mbyllura të ngarkesave në kuvertën kryesore duhet të kryhet nëpërmjet një ose disa lokaleve të përshtatshme, me kapacitet të lartë e të pajisura me sisteme alarmi për nivele të larta uji si dhe me mekanizma të posaçme të shkarkimit në det. Gjithashtu, duhet të garantohet që:

.1 numri, përmasat dhe vendosja e ullukëve janë të tilla që të parandalojnë grumbullimin e paarsyeshëm të ujit të lirë;

.2 sistemet e pompave që përcaktohen në këtë rregullore marrin në konsideratë kërkesat për çdo sistem të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me ujë me presion;

.3 ujërat e kontaminuara me benzinë ose substanca të tjera të rrezikshme, nuk shkarkohen në lokalet e makinerive ose në hapësira të tjera ku mund të ketë burime ndezjeje; dhe

.4 në rastet kur lokalet e mbyllura të ngarkesës mbrohen nga një sistem për shuarjen e zjarrit me dioksid karboni, ullukët në kuvertë janë të pajisur me mjete për të parandaluar daljen e gazit fikës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D:

1.6.3 Sistemi i kullimit nga kuvertat Ro-Ro dhe platformat e automjeteve duhet të ketë një kapacitet të tillë që ullukët, shkarkuesit etj. në anën e portit dhe bordit të djathtë të jenë në gjendje të përballojnë sasinë e ujit që vjen nga pompat kundër zjarrit, duke marrë në konsideratë animin dhe diferentin e anijes.

1.6.4 Kur janë të pajisur me spërkatës dhe hidrantë, dhomat e ndenjjes së pasagjerëve dhe të ekuipazhit duhet të kenë një numër të mjaftueshëm ullukësh për të përballuar sasinë e ujit që vjen nga kokat e spërkatësve nëpër këto dhoma dhe nga dy zorrët me rrymë uji për shuarjen e zjarrit. Ullukët duhet të vendosen në pozicionet më efikase, p.sh. nëpër secilin prej cepave.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

2.1 Sistemi i pompave të sentinës që kërkohet nga paragrafi .1.1 duhet të jetë funksional në të gjitha kushtet e operimit pas një avarie, pavarësisht nëse anija është drejtë apo e anuar. Për këtë qëllim, anija duhet të jetë e pajisur me tuba thithës anësorë, përveçse në dhomat e ngushta në fund të saj ku mund të jetë i mjaftueshëm vetëm një tub thithës. Në dhomat me forma të pazakonta mund të nevojiten më shumë tuba thithës. Në rastet kur uji mund të kalojë nga këto dhoma në tubat e thithjes, duhet të merren masa.

2.2 Kur është e mundur, pompat e sentinave të lidhura me një burim energjie duhet të vendosen në dhoma të veçanta hermetike ndaj ujit dhe të sistemohen apo të pozicionohen në mënyrë të tillë që këto dhoma të mos përmbyten si pasojë e të njëjtës avari. Nëse makineria kryesore shtytëse, makineria ndihmëse dhe kaldajat ndodhen në dy apo më shumë dhoma hermetike ndaj ujit, pompat e sentinave duhet të shpërndahen sa më shumë të jetë e mundur nëpër të

gjitha këto dhoma.

2.3 Të gjitha pompat e sentinave të parashikuara në këtë rregullore, me përjashtim të pompave shtesë të cilat mund të gjenden vetëm në dhomat e poshtme të skajshme, duhet të vendosen në mënyrë të tillë që ta nxjerrin ujin nga të gjitha lokalet që duhet të thahen në përputhje me paragrafin .1.1.

$$d = 25 + 2.15\sqrt{(L_1(B + D))}$$

2.4 Të gjitha pompat e sentinave të lidhura me një burim energjie duhet të jenë në gjendje ta pompojnë ujin nëpërmjet tubit kryesor të sentinës me një shpejtësi prej jo më pak se 2 m/sek. Pompat e pavarura të sentinave të lidhura me një burim energjie të cilat ndodhen në lokalet e makinerive duhet të kenë tuba thithës që dalin drejtpërdrejt nga këto hapësira, me kusht që për çdo ndarje të nevojiten jo më shumë se dy të tillë. Në rastin e dy ose më shumë tubave thithës, duhet të ketë të paktën një në secilën anë të anijes. Tubat thithës të drejtpërdrejtë duhet të instalohen në mënyrë të përshtatshme, dhe tubat thithës në lokalet e makinerive duhet të kenë një diametër jo më të vogël se ai i specifikuar për kolektorin kryesor të sentinës.

2.5 Përveç tubave thithës të drejtpërdrejtë të sentinës që specifikohen në paragrafin .2.4, nga pompa më e madhe e pavarur duhet të dalë edhe një tjetër tub thithës i drejtpërdrejtë për raste emergjencash, i pajisur me një valvul moskthimi, i cili drejtohet për në nivelin e kullimit në lokalin e makinerisë; tubi thithës duhet të ketë të njëjtin diametër me tubin kryesor të pompës në fjalë.

2.6 Mekanizmat manovrues të tubave prurës të ujit të detit dhe atyre të thithjes së drejtpërdrejtë duhet të vendosen në një lartësi të konsiderueshme mbi platformën e lokalit të motorit.

2.7 Të gjithë tubat thithës të sentinave duhet të jenë të pavarur nga tubat e tjerë deri në pjesën ku lidhen me pompat.

2.8 Diametri "d" i tubave thithës kryesore dhe dytësore, duhet të llogaritet sipas formulave të mëposhtme. Megjithatë, diametri i brendshëm real mund të rrumbullakoset në vlerën më të afërt standarde të pranueshme për administratën e shtetit të flamurit: tubi kryesor thithës i sentinës:

tubat thithës dytësore të sentinës midis kutive të kolektorit dhe tubave thithës:

ku:

d është diametri i brendshëm i kolektorit kryesor të sentinës (në milimetra),

$$d = 25 + 1.68\sqrt{(L\,(B + D))}$$

L and B janë gjatësia dhe gjerësia e anijes (në metra),

L_1 është gjatësia e dhomës, dhe

D është lartësia e strukturës së anijes deri në paratien kryesore (në metra) me kusht që në një anije me lokal të mbyllur ngarkese në kuvertën kryesore, tharja e brendshme e të cilit bëhet në përputhje me kërkesat e paragrafit .1.6.2 dhe i cili shtrihet në të gjithë gjatësinë e anijes, D të matet në kuvertën tjetër mbi atë kryesore. Aty ku lokalet e mbyllura të ngarkesave mbulojnë një gjatësi më të shkurtër, D do të konsiderohet lartësia e strukturës deri në kuvertën kryesore plus lh/L, ku l dhe h janë përkatësisht gjatësia dhe lartësia e agreguar e lokaleve të mbyllura të ngarkesave.

2.9 Duhet të merren masa për të parandaluar përmbytjen e dhomave ku kalon cilido nga tubat thithës të sentinës, në rast se këta tuba çahen ose pësojnë dëmtime të tjera nga përplasja ose nga pengesat në çdo dhomë tjetër. Për këtë qëllim, kur distanca e një pjesë çfarëdo të tubit nga ana e anijes është më e vogël se një e pesta e gjerësisë së saj (matur në këndet të drejta me vijën qendrore në nivelin e vijës më të thellë të nëndarjes së ngarkesës), ose kur një pjesë e këtij tubi ndodhet në një prej kanaleve të kallumës, tubi duhet të pajiset me një valvul moskthimi në dhomën ku ndodhet fundi i hapur i tij.

2.10 Kutitë e shpërndarjes, rubinetat dhe valvulat që lidhen me sistemin e pompave të sentinës duhet të vendosen në mënyrë të tillë që në rast përmbytjeje në çdo dhomë të jetë funksionale të paktën një nga pompat e sentinës; gjithashtu, dëmtimi i një pompe ose tubit të saj që lidhet me kolektorin kryesor të sentinës, kur ndodhen në një distancë nga bordi më të vogël se sa një e pesta e gjerësisë së anijes, nuk duhet ta nxjerrë sistemin e sentinës jashtë përdorimit. Nëse për të gjitha pompat ka vetëm një sistem tubash, valvulat e nevojshme për kontrollin e tubave thithës të sentinës duhet të jenë të manovrueshme edhe nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore. Kur përveç sistemit kryesor të pompave të sentinës është parashikuar edhe një sistem shtesë për raste emergjencash, ai duhet të jetë i pavarur nga sistemi kryesor dhe i vendosur në mënyrë të tillë që në rast përmbytjeje në çdo dhomë të funksionojë të paktën një pompë, siç specifikohet në paragrafin .2.1; në këtë rast, duhet të manovrohen nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore vetëm valvulat e nevojshme për funksionimin e sistemit të emergjencës.

2.11 Të gjitha rubinetat dhe valvulat e përmendura në paragrafin .2.10, të cilat mund të manovrohen nga pjesa e sipërme e kuvertës kryesore, duhet t'i kenë komandat në pozicionet përkatëse të manovrimit të markuara qartë si dhe duhet të kenë mekanizma që tregojnë nëse janë të hapura ose të mbyllura.

4 Numri dhe lloji i pompave të sentinës (R 21)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

deri në 250 pasagjerë: një pompë e aktivizuar nga motori kryesor dhe një pompë e lidhur me një burim energjie, që ndodhet dhe aktivizohet nga jashtë lokalit të motorit,

mbi 250 pasagjerë: një pompë e aktivizuar nga motori kryesor dhe dy pompa të pavarura të lidhura me një burim energjie, një nga të cilat duhet të vendoset dhe të aktivizohet nga jashtë lokalit të motorit.

Pompa e aktivizuar nga motori kryesor mund të zëvendësohet nga një pompë e pavarur e lidhur me një burim energjie.

Tharja e dhomave shumë të vogla mund të kryhet me pompa manuale të lëvizshme.

5 Marshet e ecjes mbrapsht (R 28)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Për të garantuar kontrollin e duhur të anijes në të gjitha rrethanat, fuqia e marsheve të lundrimit mbrapsht duhet të jetë e mjaftueshme.

.2 Duhet të dëshmohet dhe të regjistrohet aftësia e makinerisë për të ndryshuar drejtimin e shtytjes së helikës brenda një kohe të mjaftueshme për ta ndaluar anijen në një distance të arsyeshme nga shpejtësia maksimale e lundrimit përpara.

.3 Të dhënat mbi oraret e ndalimit, drejtimet e anijes dhe distancat e regjistruara gjatë testimeve, së bashku me rezultatet e testimeve që përcaktojnë aftësinë e anijeve me më shumë se një helikë për të lundruar pa i vënë në funksion një ose disa prej tyre, do të vihen në dispozicion të kapitenit dhe personelit të caktuar në bordin e anijes.

6 Pajisjet e drejtimit (R 29)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo anije duhet të pajiset me dy sisteme efikase drejtimi, një kryesor dhe një ndihmës. Sistemi kryesor dhe ai ndihmës i drejtimit duhet të jenë të tillë që defektet në njërin prej tyre të mos e nxjerrin tjetrin jashtë funksionit.

.2 Mjeti drejtues kryesor dhe boshti i timonit, nëse ka, duhet:

2.1 të kenë rezistencë të mjaftueshme dhe të arrijnë ta drejtojnë anijen me shpejtësi maksimale në lundrimin përpara, si dhe duhet të jenë të projektuara në mënyrë të tillë që të mos dëmtohen nga shpejtësia maksimale në lundrimin mbrapsht;

2.2 të mund ta rrotullojnë boshtin e timonit nga 35 ° në njërën anë, në 35 ° në anën tjetër, ndërkohë që anija gjendet në draftin më të thellë të lundrimit dhe lëviz përpara me shpejtësinë maksimale, dhe në të njëjtat kushte të mund ta rrotullojnë atë nga 35° nga cilado anë, në 30° nga ana tjetër brenda 28 sekondave;

2.3 të jenë të lidhur me një burim energjie kur është e nevojshme për të përmbushur kërkesat e paragrafit .2.2.2, dhe në çdo rast kur për të përmbushur kërkesat e paragrafit .2.2.1 boshti i timonit duhet të ketë një diametër mbi 120 mm në raport me dorezën e kthimit, pa llogaritur përforcimin për lundrim në akull.

.3 Nëse ka, sistemi ndihmës i drejtimit duhet:

.1 të ketë rezistencë të mjaftueshme dhe të mund ta drejtojë anijen në një shpejtësi të pranueshme lundrimi, si dhe të jetë shumë shpejt i manovrueshëm në raste emergjencash;

.2 të jetë në gjendje ta rrotullojë timonin nga 15° në njërën anë, në 15° në anën tjetër, brenda jo më shumë se 60 sekondave, teksa anija gjendet në draftin e saj më të thellë dhe lëviz përpara me gjysmën e shpejtësisë maksimale të lundrimit përpara ose 7 nyje, cilado qoftë më e madhe; dhe

.3 të jetë i lidhur me një burim energjie kur është e nevojshme për të përmbushur kërkesat e paragrafit .3.2, dhe në çdo rast kur boshti i timonit ka një diametër mbi 230 mm në raport me

dorezën e kthimit, pa llogaritur përforcimin për lundrim në akull.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.4 Grupet e motorit të mekanizmave të drejtimit duhet:

.1 të rifillojnë automatikisht me rikthimin e energjisë pas një ndërprerjeje; dhe

.2 të riaktivizohen nga ura e komandimit. Në rast të ndërprerjes së energjisë në ndonjë prej këtyre grupeve të motorit, duhet të jepet një alarm akustik dhe vizual.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.5 Kur mekanizmi kryesor i drejtimit përbëhet nga dy ose më shumë grupe identike motori, nuk është e nevojshme që të montohet një mekanizëm ndihmës drejtimi, me kusht që:

.1 mekanizmi kryesor i drejtimit të mund ta rrotullojë boshtin e timonit siç kërkohet nga paragrafi .2.2.2, ndërkohë që një nga grupet e motorit është jashtë funksionit;

.2 mekanizmi kryesor i drejtimit të jetë i tillë që në rast të një defekti të vetëm në sistemin e tij të tubacioneve ose në një nga grupet e motorit, defekti të mund të izolohet në mënyrë që lundrimi të vazhdojë ose të rinisë menjëherë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.6 Mekanizmi i drejtimit duhet të jetë i komandueshëm:

.1 për mekanizmin kryesor të drejtimit, nga ura e komandimit dhe nga lokali i mekanizmit të drejtimit;

.2 kur mekanizmi kryesor i drejtimit është në përputhje me paragrafin 4, nga dy sisteme kontrolli të pavarura, të dyja të manovrueshme nga ura e komandimit. Për këtë nuk nevojiten dy timonë apo leva drejtuese. Kur sistemi i kontrollit përbëhet nga një telemotor hidraulik, nuk është e nevojshme që të montohet një sistem i dytë i pavarur;

.3 për mekanizmin ndihmës të drejtimit, në lokalin e mekanizmit të drejtimit dhe, nëse furnizohet nga një burim ndihmës energjie, duhet të jetë i manovrueshëm nga ura e komandimit dhe duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit për mekanizmin kryesor të drejtimit.

.7 Çdo sistem kontrolli i mekanizmit kryesor dhe ndihmës të drejtimit, i cili komandohet nga ura e komandimit duhet të jetë në përputhje me sa më poshtë:

.1 nëse është elektrik, ai duhet të ketë një qark të veçantë i cili furnizohet nga qarku elektrik i mekanizmit të drejtimit nga një pikë brenda lokalit të këtij mekanizmi, ose drejtpërdrejt nga zbarat e panelit shpërndarës që furnizojnë këtë qark të mekanizmit të drejtimit, në një pikë në panelin shpërndarës pranë ushqyesit të qarkut elektrik të mekanizmit të drejtimit;

.2 në lokalin e mekanizmit të drejtimit duhet të ketë mjete për shkëputjen nga mekanizmi përkatës i drejtimit të çdo sistemi kontrolli të manovrueshëm nga ura e komandimit;

.3 sistemi duhet të jetë i komandueshëm nga një pozicion në urën e komandimit;

.4 në rast të ndërprerjes së furnizimit me energji elektrike të mekanizmit të drejtimit, në urën e komandimit duhet të jepet një alarm akustik dhe vizual; dhe

.5 qarqet furnizuese të mekanizmit të drejtimit duhet të jenë të mbrojtur vetëm nga qarqet e shkurtra.

.8 Qarqet elektrike dhe sistemet e kontrollit të mekanizmave të drejtimit me komponentët e tyre përkatës, kabllot dhe tubat e specifikuar në këtë rregullore dhe në Rregulloren 7 duhet të jenë të ndarë sa më shumë të jetë e mundur përgjatë gjithë gjatësisë së tyre.

.9 Është e nevojshme që të sigurohet një mënyrë komunikimi ndërmjet urës së komandimit dhe lokalit të mekanizmit të drejtimit ose pozicioneve alternative të drejtimit.

.10 Pozicioni këndor i boshteve të timonit:

.1 duhet të përcaktohet në urën e komandimit, kur mekanizmi kryesor i drejtimit furnizohet nga një burim ndihmës energjie. Treguesi i këndit të boshtit të timonit duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit të mekanizmit të drejtimit;

.2 duhet të jetë i dallueshëm në lokalin e mekanizmit të drejtimit.

.11 Mekanizmi hidraulik i drejtimit duhet të jetë i pajisur me sa më poshtë:

.1 mjete për ruajtjen e pastërtisë së lëngut hidraulik, duke marrë në konsideratë tipin dhe modelin e sistemit hidraulik;

.2 një alarm me nivel të ulët për çdo serbator të lëngut hidraulik për të sinjalizuar sa më parë të jetë e mundur çdo rrjedhje të lëngut hidraulik. Alarmet akustike dhe vizuale duhet të jepen në urën e komandimit dhe në lokalin e makinerive, në një pozicion ku mund të vërehen lehtë; dhe

.3 një depozitë fikse me kapacitet të mjaftueshëm për rimbushjen e të paktën një sistemi aktivizues, përfshirë serbatorin, kur mekanizmi kryesor i drejtimit duhet të furnizohet me anë të një burimi ndihmës energjie. Kjo depozitë duhet të jetë e lidhur në mënyrë fikse me anë të tubave, në mënyrë të tillë që sistemet hidraulike të mund të rimbushen menjëherë nga një pozicion brenda lokalit të mekanizmit të drejtimit, si dhe duhet të jetë e pajisur me matës të nivelit.

.12 Lokalet e mekanizmit të drejtimit duhet të jenë:

.1 lehtësisht të aksesueshme dhe, për aq sa është e mundur, të ndara nga lokalet e makinerive; dhe

.2 të pajisur me mjetet e duhura për të garantuar aksesin në sistemet e kontrollit dhe makineritë e mekanizmave të drejtimit. Këto mjete duhet të përfshijnë shina dhe rrjeta ose sipërfaqe të tjera jo të rrëshqitshme, për të garantuar kushte të përshtatshme pune në rast rrjedhjeje të lëngut hidraulik.

7 Kërkesa shtesë për pajisjet elektrike dhe elektro-hidraulike të drejtimit (R 30)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Mekanizmat që tregojnë nëse motorët e makanizmave elektrike dhe elektro-hidraulike të drejtimit janë ose jo funksionalë, duhet të instalohen në urën e komandimit dhe në një pozicion të përshtatshëm të kontrollit të makinerive kryesore.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.2 Çdo sistem drejtimi elektrik ose elektro-hidraulik që përfshin një ose disa grupe motori duhet të ketë të paktën dy qarqe të posaçme që furnizohen direkt nga paneli shpërndarës kryesor; megjithatë, një nga qarqet mund të furnizohet përmes panelit shpërndarës të emergjencës. Një sistem drejtimi elektrik ose elektrohidraulik ndihmës i lidhur me një sistem drejtimi elektrik ose elektrodraulik kryesor mund të lidhet me një nga qarqet që furnizojnë këtë të fundit. Qarqet që furnizojnë një sistem drejtimi elektrik ose elektrohidraulik duhet të kenë kapacitetin e duhur për furnizimin e të gjithë motorëve që mund të lidhen njëkohësisht me ta dhe që mund të duhet të funksionojnë njëkohësisht.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.3 Qarqet dhe motorët elektrikë dhe elektrohidraulikë të mekanizmave të drejtimit duhet jenë të mbrojtur nga qarqet e shkurtra si dhe duhet të jenë të pajisur me alarm në rast tejmbushjeje. Mbrojtja nga mbirryma, duke përfshirë rrymën e lëshimit, sipas rastit, duhet të aktivizohet kur rryma është jo më pak se dyfishi i rrymës së plotë të motorit ose të qarkut të mbrojtur, dhe duhet të jetë e tillë që të lejojë kalimin e një rryme lëshimi të përshtatshme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

Alarmet e specifikuara në këtë paragraf duhet të jenë si akustike ashtu dhe vizuale, dhe duhet të ndodhen në një pozicion të dukshëm në lokalin e makinerisë kryesore ose në sallën e komandës nga ku komandohet zakonisht makineria kryesore, si dhe duhet të përmbushin kërkesat e Rregullores 6 të pjesës E të këtij kreu.

.4 Kur një mekanizëm drejtimi ndihmës që sipas Rregullores II-1/6.3.3 duhet të funksionoje me anë të një burimi energjie, nuk është elektrik ose aktivizohet me anë të një motori elektrik kryesisht të synuar për shërbime të tjera, sistemi kryesor i drejtimit mund të furnizohet nga një qark i vetëm i panelit shpërndarës kryesor. Kur ky motor elektrik i synuar kryesisht për shërbime të tjera përdoret për aktivizimin sistemit ndihmës të drejtimit, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë devijimin nga kërkesat e paragrafit 3, nëse është e bindur për sistemin mbrojtës dhe përmbushjen e kërkesave të Rregullores 6.4.1 dhe 4.2 që zbatohen për sistemet ndihmëse të drejtimit.

8 Sistemet e ajrimit në lokalin e makinerisë (R 35)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Në lokalet e makinerive të kategorisë A duhet të sigurohet ventilimi i duhur për të garantuar që kur makineritë ose kaldajat në to funksionojnë me kapacitet të plotë, përfshirë edhe gjatë kushteve të vështira të motit, të arrihet furnizimi i duhur me ajër në të gjitha lokalet me qëllim sigurinë dhe komoditetin e personelit dhe funksionimin e makinerisë.

9 Komunikimi ndërmjet urës së komandimit dhe lokalit të makinerisë (R 37)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B

Për përcjelljen e urdhrave nga ura e komandimit në pozicionin brenda lokalit të makinerisë ose sallës së komandës nga ku kontrollohen zakonisht shpejtësia dhe drejtimi i shtytjes së helikave duhet të ofrohen të paktën dy mjete të pavarura komunikimi, një prej të cilave duhet të jetë një telegraf i lokalit të motorit, i cili siguron sinjalizimin vizual të urdhrave dhe përgjigjeve si në lokalin e makinerisë ashtu edhe në urën e komandimit. Gjithashtu, është e nevojshme të sigurohen

mjetet e duhura të komunikimit edhe për çdo pozicion tjetër nga i cili mund të kontrollohet shpejtësia ose drejtimi i shtytjes së helikave.

10 Alarmi për mekanikët (R 38)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B

Duhet të parashikohet, me qëllim sinjalizimin e inxhinierëve mekanikë, një sistem alarmi i cili do të aktivizohet nga salla e komandës së motorit ose nga një platformë manovrimi, sipas rastit, dhe i cili duhet të dëgjohet qartë në lokalet e akomodimit të inxhinierëve mekanikë dhe/ose në urën e komandimit, sipas rastit.

11 Vendndodhja e instalimeve të emergjencës (R 39)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Burimet e energjisë elektrike për rastet e emergjencave, pompat kundër zjarrit, pompat e sentinave, përveç atyre që synohen posaçërisht për hapësirat e përparme të paraties së përplasjes, dhe sistemi i palëvizshëm i shuarjes së zjarrit që specifikohet në kreun II-2, si dhe instalime të tjera të emergjencës që janë thelbësore për sigurinë e anijes, me përjashtim të arganove të spirancës, nuk duhet të instalohen në pjesën e përparme të paraties së përplasjes.

12 Komandat e makinerive (R 31)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Makineritë kryesore dhe ndihmëse të cilat janë thelbësore për vënien në lëvizje dhe sigurinë e anijes duhet të pajisen me mjete efektive për operimin dhe kontrollin e saj.

.2 Në rastet kur makineritë shtytëse komandohen në distancë nga ura e komandimit, dhe kur lokalet e makinerive duhet të jenë të mbikëqyrura nga personeli, zbatohet sa më poshtë:

.1 shpejtësia, drejtimi i shtytjes dhe, sipas rastit, hapi i helikës duhet të jenë plotësisht të kontrollueshme nga ura e komandimit, në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin;

.2 për çdo helikë të pavarur, kontrolli në distancë duhet të kryhet nga një mjet kontrolli me një model dhe konstruksion të tillë që funksionimi i tij të mos kërkojë vëmendje të veçantë ndaj detajeve operacionale të makinerisë. Kur parashikohet funksionimi i njëkohshëm i disa helikave, ato mund të komandohen nga një pajisje e vetme kontrolli.

.3 makineria kryesore shtytëse duhet të pajiset me një mekanizëm të fikjes emergjente, në urën e komandimit, i cili duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit nga kjo urë;

.4 manovrat e makinerive shtytëse nga ura e komandimit duhet të shfaqen në sallën e komandës së makinerisë kryesore ose në platformën e manovrimit, sipas rastit;

.5 kontrolli në distancë i makinerisë shtytëse duhet të jetë i mundur nga jo më shumë se një vendndodhje në të njëjtën kohë; në këto vendndodhje lejohen disa pozicione të ndërlidhura të kontrollit. Në secilën vendndodhje duhet të ketë një tregues që përcakton se nga cila prej tyre po komandohet makineria shtytëse. Transferimi i kontrollit midis urës së komandimit dhe lokaleve të makinerive duhet të bëhet vetëm nga lokali i makinerisë kryesore ose salla e

komandës së makinerisë kryesore. Ky sistem duhet të përfshijë mjete për parandalimin e ndryshimeve të mëdha të lëvizjes shtytëse gjatë transferimit të kontrollit nga një vendndodhje në tjetrën;

.6 makineria shtytëse duhet të mund komandohet lokalisht, edhe në rast të ndonjë avarie në sistemin e kontrollit nga distanca;

.7 konstruksioni i sistemit të kontrollit nga distanca duhet të jetë i tillë që në rast se pëson ndonjë avari të jepet alarmi. Shpejtësia e paracaktuar dhe drejtimi i shtytjes së helikave duhet të mbahen të pandryshuara derisa të aktivizohet kontrolli lokal;

.8 urat e komandimit duhet të pajisen me tregues për:

.1 shpejtësinë e helikës dhe drejtimin e rrotullimit në rastin e helikave me hap të pandryshueshëm;

.2 shpejtësinë e helikës dhe hapin në rastin e helikave me hap të ndryshueshëm;

.9 në urat e komandimit dhe në lokalin e makinerive duhet të jepet një alarm në rast të presionit të ulët të ajrit të lëshimit, i cili duhet të mbahet në një nivel të tillë që të lejojë veprime të mëtejshme për lëshimin e motorit kryesor. Nëse sistemi i kontrollit nga distanca i makinerisë shtytëse është projektuar për lëshim automatik, numri i përpjekjeve të njëpasnjëshme automatike që nuk arrijnë ta lëshojnë makinerinë duhet të jetë i kufizuar në mënyrë që të garantohet një presion i mjaftueshëm ajri për lëshim lokal.

.3 Kur infrastruktura kryesore shtytëse dhe makineria e lidhur me të, duke përfshirë burimet kryesore të furnizimit me energji elektrike, kanë nivele të ndryshme të kontrollit automatik dhe nga distanca dhe janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme manuale nga salla e komandës, mekanizmat dhe komandat duhet të jenë të projektuara, të pajisura dhe të instaluara në mënyrë të tillë që funksionimi i makinerisë të jetë si i sigurt dhe efektiv, sikur të ishte nën mbikëqyrje të drejtpërdrejtë; për këtë qëllim, zbatohen, sipas rastit, Rregulloret II-1/E/1 deri në II-1/E/5. Mbrojtjes së këtyre lokaleve nga zjarri dhe përmbytjet duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë.

.4 Në përgjithësi, sistemet automatike të aktivizimit, operimit dhe kontrollit duhet të përfshijnë mekanizma për anulimin manual të komandave automatike. Avaritë në ndonjë nga pjesët e këtyre sistemeve nuk duhet të pengojnë përdorimin e sistemit manual të anulimit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.5 Makineritë kryesore dhe ndihmëse të cilat janë thelbësore për vënien në lëvizje, kontrollin dhe sigurinë e anijes duhet të pajisen me mjete efektive për operimin dhe kontrollin e saj. Të gjitha sistemet e kontrollit të cilat janë thelbësore për vënien në lëvizje, kontrollin dhe sigurinë e anijes duhet të jenë të pavarura ose të kenë një konstruksion të tillë që avaritë në një prej tyre të mos ndikojnë në performancën e një sistemi tjetër.

.6 Në rastet kur makineritë shtytëse komandohen në distancë nga ura e komandimit, zbatohet sa më poshtë:

.1 shpejtësia, drejtimi i shtytjes dhe, sipas rastit, hapi i helikës duhet të jenë plotësisht të kontrollueshme nga ura e komandimit, në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin;

.2 kontrolli duhet të realizohet me një pajisje të veçantë për secilën prej helikave, e cila i kryen

automatikisht të gjitha funksionet përkatëse dhe përfshin, aty ku është e nevojshme, mjetet për parandalimin e mbingarkimit të makinerisë shtytëse. Kur parashikohet funksionimi i njëkohshëm i disa helikave, ato mund të komandohen nga një pajisje e vetme kontrolli;

.3 makineria kryesore shtytëse duhet të pajiset me një mekanizëm të fikjes emergjente, në urën e komandimit, i cili duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit nga kjo urë;

.4 manovrat e makinerive shtytëse nga ura e komandimit duhet të shfaqen në sallën e komandës së makinerisë kryesore dhe në platformën e manovrimit;

.5 kontrolli në distancë i makinerisë shtytëse duhet të jetë i mundur nga jo më shumë se një vendndodhje në të njëjtën kohë; në këto vendndodhje lejohen disa pozicione të ndërlidhura të kontrollit. Në secilën vendndodhje duhet të ketë një tregues që përcakton se nga cila prej tyre po komandohet makineria shtytëse. Transferimi i kontrollit midis urës së komandimit dhe lokaleve të makinerive duhet të bëhet vetëm nga lokali i makinerisë kryesore ose salla e komandës së makinerisë kryesore. Ky sistem duhet të përfshijë mjete për parandalimin e ndryshimeve të mëdha të lëvizjes shtytëse gjatë transferimit të kontrollit nga një vendndodhje në tjetrën;

.6 makineria shtytëse duhet të mund komandohet lokalisht, edhe në rast të ndonjë avarie në sistemin e kontrollit nga distanca. Gjithashtu, kontrolli i makinerisë ndihmëse, e cila është e domosdoshme për lëvizjen dhe sigurinë e anijes, duhet të jetë i mundur edhe nga makineria në fjalë ose nga një pozicion pranë saj;

.7 konstruksioni i sistemit të kontrollit nga distanca duhet të jetë i tillë që në rast se pëson ndonjë avari të jepet alarmi. Shpejtësia e paracaktuar dhe drejtimi i shtytjes së helikave duhet të mbahen të pandryshuara derisa të aktivizohet kontrolli lokal;

.8 ura e komandimit, salla e komandës së makinerisë kryesore dhe platforma e manovrimit duhe të pajisen me tregues për:

8.1 shpejtësinë e helikës dhe drejtimin e rrotullimit në rastin e helikave me hap të pandryshueshëm, dhe

8.2 shpejtësinë e helikës dhe hapin në rastin e helikave me hap të ndryshueshëm;

.9 në urat e komandimit dhe në lokalin e makinerive duhet të jepet një alarm në rast të presionit të ulët të ajrit të lëshimit, i cili duhet të mbahet në një nivel të tillë që të lejojë veprime të mëtejshme për lëshimin e motorit kryesor. Nëse sistemi i kontrollit nga distanca i makinerisë shtytëse është projektuar për lëshim automatik, numri i përpjekjeve të njëpasnjëshme automatike që nuk arrijnë ta lëshojnë makinerinë duhet të jetë i kufizuar në mënyrë që të garantohet një presion i mjaftueshëm ajri për lëshim lokal.

.7 Kur infrastruktura kryesore shtytëse dhe makineria e lidhur me të, duke përfshirë burimet kryesore të furnizimit me energji elektrike, kanë nivele të ndryshme të kontrollit automatik dhe nga distanca dhe janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme manuale nga salla e komandës, mekanizmat dhe komandat duhet të jenë të projektuara, të pajisura dhe të instaluara në mënyrë të tillë që funksionimi i makinerisë të jetë si i sigurt dhe efektiv, sikur të ishte nën mbikëqyrje të drejtpërdrejtë; për këtë qëllim, zbatohen, sipas rastit, Rregulloret II-1/E/1 deri në II-1/E/5. Mbrojtjes së këtyre lokaleve nga zjarri dhe përmbytjet duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë.

.8 Në përgjithësi, sistemet automatike të aktivizimit, operimit dhe kontrollit duhet të përfshijnë mekanizma për anulimin manual të komandave automatike. Avaritë në ndonjë nga pjesët e këtyre sistemeve nuk duhet të pengojnë përdorimin e sistemit manual të anulimit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2012 OSE PAS KËSAJ DATE ME GJATËSI 24 METRA E LART:

.9 Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2012 ose pas kësaj date sistemet e automatizimit duhet të jenë të tilla që të garantojnë sinjalizimin e oficerit përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në rast të ngadalësimit të menjëhershëm apo gradual ose ndalimit të sistemit shtytës, në kohë për të lejuar vlerësimin e rrethanave të lundrimit në raste emergjence. Në veçanti, sistemet duhet të kontrollojnë, monitorojnë, raportojnë, njoftojnë dhe të marrin masat e sigurisë për ngadalësimin ose ndalimin e lëvizjes, duke i lejuar oficerit përgjegjës të ndërhyjë në mënyrë manuale, përveç rasteve kur kjo ndërhyrje do të rezultonte në avari totale të motorit dhe/ose të pajisjeve shtytëse brenda një kohe të shkurtër, për shembull në rastin e tejkalimit të shpejtësisë.

13 Sistemet e tubave të avullit (R 33)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Çdo tub avulli dhe aksesorët e tyre nga ku mund të kalojë avulli, duhet të ndërtohen dhe të instalohen në mënyrë të tillë që t'u rezistojnë sforcimeve maksimale të cilave mund t'u nënshtrohen gjatë punës.

.2 Duhet të sigurohen mjete për zbrazjen e çdo tubi avulli, ku në të kundërt mund të ketë rrezik për grusht hidraulik.

.3 Nëse në një tub avulli ose në aksesorët e tyre mund të hyjë avull nga ndonjë burim nën presion më të lartë se ai për të cilin ato janë projektuar, duhet të vendoset një valvul reduktuese, një valvul çliruese dhe një manometër presioni.

14 Sistemet e presionit të ajrit (R 34)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Në anije duhet të sigurohen mjete për parandalimin e mbipresionit në çdo pjesë të sistemeve me ajër të ngjeshur dhe ku këmishët e ujit ose kasat e kompresorëve dhe ftohësve të ajrit mund t'i nënshtrohen një mbipresioni të rrezikshëm për shkak të rrjedhjeve në to nga pjesët me ajër të ngjeshur. Për të gjitha sistemet duhet të sigurohen mekanizma të përshtatshme për çlirimin e presionit.

.2 Mekanizmat kryesorë me ajër për lëshimin e motorëve kryesorë shtytës me djegie të brendshme duhet të mbrohen në mënyrë të efektshme nga efektet e frenimit të zjarrit dhe shpërthimit të brendshëm në tubat e ajrit.

.3 Të gjithë tubat shkarkues që dalin nga kompresorët e ajrit të lëshimit duhet të lidhen me depozitat e ajrit të lëshimit, dhe të gjithë tubat e lëshimit që dalin nga këto depozita ajri e që lidhen me motorët kryesorë dhe ndihmës duhet të jenë krejtësisht të ndarë nga sistemi i tubave shkarkues të kompresorit.

.4 Duhet të merren masa për reduktimin në minimum të depërtimit të vajit në sistemet e ajrit të ngjeshur, si dhe për tharjen e këtyre sistemeve.

15 **Mbrojtja nga zhurmat (R 36)** ([1]) ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

Duhen ndërmarrë masa për ta reduktuar në nivele të pranueshme zhurmën e makinerive në lokalet përkatëse. Nëse kjo zhurmë nuk mund të reduktohet mjaftueshëm, atëherë duhet të izolohet

burimi i zhurmës ose duhet të sigurohet një pjesë e papërshkueshme nga zhurma për ato lokale që duhet të mbikëqyren nga personeli. Personeli që duhet të hyjë në këto lokale duhet të pajiset me mbrojtëse për veshët.

16 Ashensorët

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D:

.1 Ashensorët e pasagjerëve dhe të mallrave duhet të zbatojnë dispozitat e përcaktuara nga administrata e shtetit të flamurit, në lidhje me përmasat, strukturën, numrin e pasagjerëve dhe/ose sasinë e mallrave, për çdo rast dhe për çdo lloj impianti.

.2 Skicat e instalimeve dhe udhëzimet e mirëmbajtjes, duke përfshirë dispozitat që rregullojnë inspektimet periodike, duhet të miratohen nga administrata e shtetit të flamurit, e cila inspekton dhe miraton impiantin përpara se ai të vihet në funksion.

---

(1). Referojuni Kodit për Nivelet e Zhurmave në Bordin e Anijeve, të miratuar nga Rezoluta A.468 (XII) e IMO-s.

.3 Pas miratimit, administrata e shtetit të flamurit do të lëshojë një certifikatë e cila duhet të mbahet në bord.

.4 Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë kryerjen e inspektimeve periodike nga një ekspert i autorizuar nga ajo vetë ose nga një organizatë e njohur.

PJESA D

INSTALIMET ELEKTRIKE

1 Të përgjithshme (R 40)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Instalimet elektrike duhet të jenë të tilla që:

.1 të gjitha shërbimet elektrike ndihmëse që nevojiten për mirëmbajtjen e anijes në kushte normale operacionale dhe jetese të sigurohen pa iu drejtuar burimit të energjisë elektrike për raste emergjente;

.2 shërbimet elektrike që janë thelbësore për sigurinë të garantohen në kushte të ndryshme emergjence; dhe

.3 të garantohet siguria e pasagjerëve, ekuipazhit dhe anijes nga rreziqet elektrike.

.2 Administrata e shtetit të flamurit duhet të marrë masat e duhura për të garantuar uniformitetin e zbatimit dhe respektimin e dispozitave të kësaj pjese për sa u përket instalimeve elektrike (1).

2 Burimi kryesor i energjisë elektrike dhe ndriçimit (R 41)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Anijet e reja të kategorisë C dhe D në të cilat energjia elektrike është burimi i vetëm furnizues për shërbimet ndihmëse thelbësore për sigurinë e anijes, si dhe anijet e reja dhe ekzistuese të kategorisë B në të cilat energjia elektrike është burimi i vetëm furnizues për shërbimet ndihmëse thelbësore për sigurinë dhe lëvizjen e anijes, duhet të pajisen me dy ose më shumë grupe kryesore gjeneratorësh me një energji të tillë që të lejojë funksionimin e shërbimeve të sipërpërmendura edhe në rast se një nga këto grupe është jashtë funksionit.

Në anijet e reja të kategorisë C dhe D me gjatësi nën 24 metra, një nga grupet kryesore të gjeneratorëve mund të aktivizohet nga motori kryesor shtytës, me kusht që të ketë një energji të tillë që të lejojë funksionimin e shërbimeve të sipërpërmendura edhe në rast se një nga grupet e tjera është jashtë funksionit.

2.1 Burimi kryesor i energjisë elektrike duhet të shërbejë për furnizimin e një sistemi kryesor të ndriçimit elektrik, i cili duhet të sigurojë ndriçim në të gjitha ato pjesë të anijes që zakonisht janë të aksesueshme dhe përdoren nga pasagjerët apo ekuipazhi.

2.2 Instalimi i sistemit kryesor të ndriçimit elektrik duhet të jetë i tillë që në rast të një zjarri apo një incidenti tjetër në hapësirat ku ndodhen burimi kryesor i energjisë elektrike, transformatorët përkatës, nëse ka, paneli kryesor shpërndarës dhe ai i ndriçimit, sistemi i ndriçimit për rastet e emergjencës, që kërkohet nga Rregullorja 3, të mos dalë jashtë funksionit.

2.3 Instalimi i sistemit të ndriçimit elektrik për rastet e emergjencës duhet të jetë i tillë që në rast të një zjarri apo një incidenti tjetër në hapësirat ku ndodhen burimi i energjisë elektrike për rastet e emergjencës, transformatorët përkatës, nëse ka, paneli shpërndarës dhe ai i ndriçimit për rastet e emergjencës, sistemi kryesor i ndriçimit të mos dalë jashtë funksionit.

.3 Pozicioni i panelit kryesor shpërndarës në raport me stacionin kryesor të gjeneratorëve duhet të jetë i tillë që, për aq sa është mundur, integriteti i furnizimit normal me elektricitet të mos preket përveçse në rast zjarri apo një incidenti tjetër në hapësirën ku janë instaluar grupi i gjeneratorëve dhe paneli i shpërndarjes.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË OSE PAS DATËS 1 JANAR 2012

.4 Anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2012 ose pas kësaj date duhet të pajisen me një sistem ndriçimi shtesë në të gjitha kabinat për të treguar qartë daljen, në mënyrë që personat të mund të drejtohen për te dera. Ky sistem ndriçimi, i cili mund të jetë i lidhur me një nga burimet e energjisë për rastet e emergjencës ose mund të ketë një burim të pavarur të energjisë elektrike në secilën kabinë, duhet të ndizet automatikisht në rast të ndërprerjes së energjisë në sistemin e zakonshëm të ndriçimit në kabinë dhe duhet të qëndrojnë ndezur për të paktën 30 min.

3 Burimi i energjisë elektrike për rastet e emergjencave (R 42)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo anije duhet të pajiset me një burim të pavarur të energjisë elektrike për rastet e emergjencës, paneli shpërndarës i së cilës duhet të jetë mbi kuvertën kryesore, në një hapësirë lehtësisht të aksesueshme larg pjesës rrethuese të lokaleve të makinerive të kategorisë A ose të lokaleve ku ndodhet burimi kryesor i energjisë elektrike apo paneli kryesor shpërndarës.

Referuar rekomandimeve të publikuara nga Komisioni Ndërkombëtar i Elektroteknikës dhe, në veçanti, botimit 60092

— "Instalimet elektrike në anije".

.1 Zbatimi i kërkesës së paragrafit të parë nuk është i nevojshëm, me kusht që anijet të jenë të projektuara me dy lokale makinerie plotësisht të pavarura, të ndara nga të paktën një dhomë hermetike ndaj ujit dhe rezistente ndaj zjarrit dhe nga dy paratie ose një strukturë alternative që garanton të njëjtin nivel sigurie, dhe që secili nga lokalet e makinerive të jetë i pajisur me të paktën një gjenerator me një panel shpërndarës përkatës etj..

.2 Burimi i energjisë elektrike për rastet e emergjencës mund të jetë një bateri akumulatori me kapacitet në përputhje me kërkesat e paragrafit .5, pa nevojë për karikim ose pa rrezik të rënies së tepërt të tensionit, ose një gjenerator me kapacitet në përputhje me kërkesat e paragrafit .5, që furnizohet nga një makineri me djegie të brendshme, me furnizues të pavarur karburanti dhe me pikë flakërimi jo më të vogël se 43 °C, i pajisur me mekanizma të lëshimit automatik për anijet e reja dhe mekanizma të miratuara të lëshimit për anijet ekzistuese, si dhe me një burim të përkohshëm të energjisë elektrike sipas paragrafit .6, përveçse në rastin kur, për anijet e reja të kategorisë C dhe D me gjatësi nën 24 metra, është parashikuar një bateri e pavarur e pozicionuar në mënyrë të volitshme, për pajisjet dhe periudhat kohore të përcaktuara në këto rregullore.

.3 Burimi i energjisë elektrike për rastet e emergjencës duhet të instalohet në mënyrë të tillë që të funksionojë në mënyrë efikase kur anija ka një kënd animi prej 22,5°C dhe një diferent prej 10°C. Grupet e gjeneratorëve të emergjencës duhet të jenë në gjendje të ndizen menjëherë në të gjitha kushtet e mundshme të temperaturave të ulëta, dhe në anijet e reja duhet të ndizen automatikisht.

.4 Paneli shpërndarës për rastet e emergjencës duhet të vendoset sa më pranë burimit të energjisë për rastet e emergjencës.

.5 Burimi i energjisë për rastet e emergjencës që specifikohet në paragrafin 1 duhet:

.1 në përgjithësi, të jetë funksional për një periudhë prej: 12 orësh për anijet e kategorisë B (të reja dhe ekzistuese) 6 orësh për anijet e kategorisë C (të reja) dhe 3 orësh për anijet e kategorisë D (të reja);

.2 në veçanti, të mund të furnizojë njëkohësisht pajisjet e identifikuara në shërbimet e mëposhtme, për kategorinë e anijeve dhe periudhat e specifikuara më sipër:

(a) një pompë të pavarur sentine të lidhur me një burim energjie dhe një nga pompat kundër zjarrit;

(b) sistemin e ndriçimit për rastet e emergjencës:

1. në çdo pikë grumbullimi dhe imbarkimi në bord, siç parashikohet në Rregulloren III/5.3;

2. në të gjitha korridoret, shkallët dhe daljet që lejojnë hyrjen në stacionet e grumbullimit ose të imbarkimit;

3. në lokalet e makinerive dhe në vendin ku ndodhet gjeneratori për rastet e emergjencave;

4. në stacionet e kontrollit ku ndodhen pajisjet radio dhe ato kryesore të lundrimit;

5. siç kërkohet nga Rregulloret II-2/B/16.1.3.7 dhe II-2/B/6.1.7;

6. në të gjitha vendndodhjet e stivimit të pajisjeve të shuarjes së zjarrit;

7. në një nga pompat e pavarura të sentinës të lidhura me një burim energjie dhe në një nga pompat kundër zjarrit, të përmendura në nënparagrafin "a", si dhe në pozicionin e lëshimit të motorëve të tyre;

(c) dritat e lundrimit të anijes;

(d) 1. të gjitha pajisjet e komunikimit,

2. sistemin e përgjithshëm të alarmit,

3. sistemin e diktimit të zjarrit, dhe

4. të gjitha sinjalet e nevojshme në rast emergjence, nëse funksionojnë me energji elektrike nga grupet kryesore të gjeneratorëve të anijes;

(e) pompën për shuarjen e zjarrit me ujë me presion, nëse disponohet dhe nëse furnizohet me energji elektrike; dhe

(f) dritat e sinjalizimit gjatë orëve të paradites, nëse furnizohen nga burimi kryesor i energjisë elektrike i anijes;

.3 të arrijë të furnizojë për një periudhë prej gjysmë ore, dyert hermetike ndaj ujit që manovrohen me burim ndihmës energjie, së bashku me qarqet përkatëse të kontrollit, sinjalizuesve dhe alarmeve.

.6 Burimi i përkohshëm i energjisë elektrike për rastet e emergjencës që kërkohet nga paragrafi 2, përbëhet nga një bateri akumulatori e pozicionuar në mënyrë të volitshme për t'u përdorur në rast emergjence, pa nevojë për karikim ose pa rrezik të rënies së tepërt të tensionit, e cila duhet të furnizojë për një periudhë prej gjysmë ore:

(a) sistemin e ndriçimit, siç kërkohet nga paragrafi 2, germa "b1" e kësaj rregulloreje;

(b) dyert hermetike, siç kërkohet nga paragrafët .7.2 dhe .7.3 të Rregullores II-1/B/13, por jo domosdoshmërisht të gjitha në të njëjtën kohë, përveç nëse sigurohet një burim i përkohshëm e i pavarur energjie të depozituar; dhe

(c) qarqet e kontrollit, sinjalizuesve dhe alarmeve, siç kërkohet nga paragrafi .7.2 i Rregullores II-1/B/13.

.7 ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Kur nevojitet energji elektrike për rinisjen e lëvizjes, kapaciteti duhet të jetë i mjaftueshëm për ta rilëshuar motorin shtytës së bashku me makineritë e tjera, sipas rastit, në kushtet e mungesës së energjisë elektrike në anije, brenda 30 minutave pas ndërprerjes së energjisë.

4 Burime ndriçimi shtesë për rastet e emergjencave në anijet Ro-Ro (R 42-1)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Përveç ndriçimit për rastet e emergjencës që kërkohet nga Rregullorja II-1/D/3.5.2, germa "b", në çdo anije me lokale Ro-Ro për ngarkesa ose lokale të kategorive të veçanta:

.1 të gjitha hapësirat publike për pasagjerët si dhe korridoret duhet të pajisen me një sistem plotësues të ndriçimit elektrik që të mund të funksionojë për të paktën tre orë, në çdo kënd animi, në rastet kur të gjitha burimet e tjera të energjisë elektrike janë jofunksionale. Ndriçimi duhet të jetë i tillë që rrugët e evakuimit të jenë të dukshme. Burimi i energjisë për sistemin e ndriçimit shtesë duhet të përbëhet nga bateri akumulatori që ndodhen brenda njësive të ndriçimit, të cilat ngarkohen vazhdimisht, kur është e mundur, nga paneli shpërndarës për rastet e emergjencës. Në të kundërt, administrata e shtetit të flamurit mund të pranojë çdo mënyrë tjetër ndriçimi me kusht që të jetë të paktën po aq efektive. Ndriçimi shtesë duhet të jetë i tillë që çdo defekt i llambave të mund të diktohet menjëherë. Çdo bateri akumulatori duhet të zëvendësohet në intervale sipas jetëgjatësisë specifike në kushtet e ambientit ku përdoret; dhe

.2 në të gjitha korridoret e lokaleve të ekuipazhit, në hapësirat rekreative dhe në çdo lokal operativ zakonisht të zënë, duhet të sigurohet një llambë portative me bateri të karikueshme, përveçse kur ka ndriçim shtesë për rastet e emergjencës, siç kërkohet nga paragrafi .1.

5 Masat mbrojtëse ndaj goditjeve elektrike, zjarrit dhe rreziqeve të tjera me origjinë elektrike (R 45)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Pjesët e ekspozuara metalike të makinerive ose pajisjeve elektrike të cilat nuk synohet të jenë nën presion, por mund të vihen në rast defektesh, duhet të tokëzohen përveç nëse makineritë ose pajisjet:

.1 furnizohen me një tension që nuk e kalon 50 V në rrymë të vazhduar ose 50 V në vlerë efektive ndërmjet përcjellësve; ky tension nuk duhet të arrihet nëpërmjet përdorimit të autotransformatorëve; ose

.2 furnizohen me një tension që nuk e kalon 250 V me anë të transformatorëve izolues që furnizojnë vetëm një pajisje; ose

.3 janë ndërtuar sipas parimit të izolimit të dyfishtë.

.2 Të gjitha aparaturat elektrike duhet të ndërtohen dhe të instalohen në mënyrë të tillë që të mos shkaktojnë lëndime në rast kontakti apo përdorimi normal.

.3 Pjesët anësore, pjesa e pasme dhe, kur është e nevojshme, pjesa e përparme e paneleve shpërndarëse duhet të jenë të mbrojtura në mënyrë të përshtatshme. Pjesët e ekspozuara nën tension, me një tension tokëzimi mbi atë të specifikuar në pikën 1.1 nuk duhet të instalohen në pjesën e përparme të këtyre paneleve shpërndarëse. Nëse është e nevojshme, në pjesën e përparme dhe të pasme të panelit shpërndarës duhet të vendosen shtresa jopërçuese ose rrjeta.

.4 Sistemet e patokëzuara të shpërndarjes duhet të pajisen me një instrument që mund të monitorojë nivelin e izolimit si dhe një sinjal akustik ose vizual në rast të vlerave të ulëta jonormale të tij.

5.1 Të gjitha mbështjellësët dhe veshjet metalike të kabllove duhet të jenë të tokëzuara dhe të mos kenë ndërprerje elektriciteti.

5.2 Të gjitha kabllot dhe instalimet elektrike jashtë pajisjeve duhet të jenë të paktën të llojit zjarr-frenues dhe duhet të instalohen në mënyrë të tillë që veçoritë e tyre zjarr-frenuese të mos dëmtohen. Kur është e nevojshme për qëllime specifike, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përdorimin e llojeve të veçanta të kabllove, si kabllot me radiofrekuencë, të cilat nuk janë në përputhje me sa më sipër.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

5.3 Kabllot dhe instalimet që furnizojnë burimin kryesor ose emergjent të energjisë, sistemin e ndriçimit, lidhjet e brendshme ose sinjalet nuk duhet të kalojnë, nëse është e mundur, brenda kuzhinave, pastrimeve kimike, lokaleve të makinerive të kategorisë A dhe veshjeve të tyre të jashtme si dhe brenda zonave të tjera me rrezikshmëri të lartë nga zjarri. Në anijet e reja dhe ekzistuese Ro-Ro të pasagjerëve, kabllot e alarmeve të emergjencës dhe të sistemeve të qendrës së zërit që janë instaluar më 1 korrik 1998 ose pas kësaj date, duhet të miratohen nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh rekomandimet e hartuara nga IMO. Kabllot që lidhin pompat kundër zjarrit me panelin shpërndarës të emergjencës duhet të jenë rezistente ndaj zjarrit kur kalojnë përmes zonave me rrezikshmëri të lartë nga zjarri. Kur është e mundur, të gjitha këto kabllo duhet të shtrohen në mënyrë të tillë që të parandalojnë dëmtimin e tyre për shkak të nxehjes së paratieve si pasojë e ndonjë zjarri në hapësirat afërndenjëse.

.6 Kabllot dhe përcjellësit duhet të instalohen dhe të sigurohen në mënyrë të tillë që të shmangen konsumimi ose dëmtime të tjera. Shkëputjet dhe bashkimet e të gjithë përcjellësve duhet të jenë të tilla që të ruajnë veçoritë elektrike, zjarr-frenuese dhe, sipas rastit, edhe zjarrduruese.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

7.1 Çdo qark duhet të mbrohet nga qarqet e shkurtra dhe nga mbingarkesat, përveç rasteve të lejuara sipas rregulloreve II-1/C/6 dhe II-1/C/7.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

7.2 Aksesorët e ndriçimit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të parandalojnë rritjen e temperaturës që mund të dëmtojë kabllot dhe instalimet, si dhe mbinxehjen e materialit rrethues.

8.1 Bateritë e akumulatorit duhet të kenë veshje të përshtatshme, dhe dhomat e përdorura kryesisht për vendosjen e tyre duhet të ndërtohen dhe të ventilohen siç duhet.

8.2 Në këto dhoma nuk duhet të vendosen pajisje elektrike ose pajisje e tjera që mund të përbëjnë burim të ndezjes së avujve të ndezshëm.

.9 Sistemet e shpërndarjes duhet të instalohen në mënyrë të tillë që zjarri në cilëndo prej zonave kryesore vertikale, siç përcaktohet në Rregulloren II- 2/A/2.9, të mos përbëjë pengesë për shërbimet thelbësore për sigurinë në zonat e tjera të tilla. Kjo kërkesë do të përmbushet nëse fiderat kryesorë dhe të emergjencës që kalojnë përmes çdo zone të tillë janë maksimalisht të distancuar vertikalisht dhe horizontalisht.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D, TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2012 OSE PAS KËSAJ DATE:

.10 Në lokalet ku mund të mbahen përzierje të ndezshme, p.sh. në dhomat e caktuara kryesisht për bateritë e akulumatorëve, në dollapët ku ruhen bojërat, acetili ose në lokalet e ngjashme,

nuk duhet të instalohet asnjë pajisje elektrike, përveç rastit kur administrata është e bindur që këto pajisje janë:

.1 thelbësore për qëllime operacionale;

.2 të një lloji që nuk e ndez përzierjen përkatëse;

.3 të përshtatshme për lokalin përkatës; dhe

.4 të certifikuara përkatësisht për përdorim të sigurt në ambiente ku mund të ketë prani të pluhurave, avujve ose gazeve.

PJESA E

KËRKESA SHTESË PËR ANIJET ME LOKALE MAKINERISH JO NËN MBIKËQYRJE TË VAZHDUESHME

Vëmendje e veçantë (R 54)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Administrata e shtetit të flamurit duhet të përcaktojë nëse lokalet e makinerive në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D dhe në anijet ekzistuese të kategorisë B mund të lihen ose jo pa mbikëqyrje të vazhdueshme. Nëse po, ajo duhet të përcaktojë nëse nevojiten kërkesa shtesë, përveç atyre të specifikuara në këto rregullore, për të arritur një siguri të barasvlershme me atë të lokaleve të makinerive që mbikëqyren normalisht.

1 Të përgjithshme (R 46)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Masat e parashikuara duhet të jenë të tilla që të garantojnë që siguria e anijes në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin, të jetë e njëjtë me atë të një anijeje lokalet e së cilës mbikëqyren nga personeli.

.2 Duhet të ndërmerren masa për të garantuar funksionimin e duhur të pajisjeve si dhe të parashikohen mekanizma efikase për inspektimet e rregullta dhe testet rutinë, me qëllim garantimin e operimit të vazhdueshëm e të sigurt.

.3 Çdo anije duhet të disponojë prova të dokumentuara të përshtatshmërisë së saj për të operuar në kushtet e mbikëqyrjes jo të vazhdueshme të lokaleve të makinerive.

2 Masat mbrojtëse në rast zjarri (R 47)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Duhet të sigurohen mjete për diktimin dhe sinjalizimin e hershëm në rast zjarri:

.1 në tubat e furnizimit me ajër dhe tubat e shkarkimit të kaldajave (oxhaqet); dhe

.2 në kolektorët e ajrit fryrës të makinerisë shtytëse, përveçse kur konsiderohet e panevojshme, në raste të veçanta.

.2 Motorët me djegie të brendshme me fuqi prej 2250 kË e sipër ose me cilindra me diametër mbi 300 mm duhet të pajisen me detektorë të përzierjeve të vajit të karterit ose me monitorë të temperaturës së kushinetave të motorit apo pajisje të barasvlershme.

3 Masat mbrojtëse kundër përmbytjeve (R 48)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Puset e sentinave në lokalet e makinerive pa mbikëqyrje të vazhdueshme duhet të vendosen dhe të monitorohen në mënyrë të tillë që grumbullimi i lëngjeve të diktohet në diferente dhe kënde normale animi, si dhe duhet të kenë kapacitet të mjaftueshëm për të mbledhur të gjithë sasinë e kullimit normal gjatë periudhës pa mbikëqyrje.

.2 Për puset e sentinave me ndezje automatike duhet të sigurohen mjete sinjalizimi në rast se fluksi i lëngut është më i madh se kapaciteti i pompës apo në rast se pompa aktivizohet më shpesh nga ç'parashikohet në kushte normale. Në këto raste mund të autorizohet përdorimi i puseve me kapacitet më të vogël, të cilët mund të mbulojnë një periudhë të arsyeshme kohore. Nëse pompat e sentinave komandohen automatikisht, duhet t'u kushtohet vëmendje e veçantë kërkesave për parandalimin e ndotjes nga nafta.

.3 Vendndodhja e komandave të secilës prej valvulave të tubave prurës të ujit të detit, shkarkuesve nën vijën ujore ose impiantit të injektimit në sentina duhet të jetë e të tillë që të lejojë një kohë të mjaftueshme operimi në rast të fluksit të ujit brenda lokaleve, duke pasur parasysh kohën që mund të nevojitet për aksesimin dhe manovrimin e këtyre komandave. Nëse niveli i përmbytjes së lokalit në rastet kur anija është plotësisht e ngarkuar është i tillë që kërkon manovrimin e komandave nga një pozicion mbi atë nivel, atëherë duhet të merren masat përkatëse.

4 Kontrolli i makinerive shtytëse nga ura e komandimit (R 49)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin, shpejtësia, drejtimi i shtytjes dhe, sipas rastit, hapi i helikës duhet të jenë plotësisht të kontrollueshëm nga ura e komandimit.

.1 Ky kontroll nga distanca duhet të realizohet me një pajisje të veçantë për secilën prej helikave, e cila i kryen automatikisht të gjitha funksionet përkatëse dhe përfshin, aty ku është e nevojshme, mjetet për parandalimin e mbingarkimit të makinerisë shtytëse.

.2 Makineria kryesore shtytëse duhet të pajiset me një mekanizëm të fikjes emergjente, në urën e komandimit, i cili duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit nga kjo urë.

.2 Manovrat e makinerive shtytëse nga ura e komandimit duhet të shfaqen në sallën e komandës së makinerisë kryesore ose në pozicionin e kontrollit të makinerisë shtytëse, sipas rastit.

.3 Kontrolli në distancë i makinerisë shtytëse duhet të jetë i mundur nga jo më shumë se një vendndodhje në të njëjtën kohë; në këto vendndodhje lejohen disa pozicione të ndërlidhura të kontrollit. Në secilën vendndodhje duhet të ketë një tregues që përcakton se nga cila prej tyre po komandohet makineria shtytëse. Transferimi i kontrollit midis urës së komandimit dhe lokaleve të makinerive duhet të bëhet vetëm nga lokali i makinerisë kryesore ose salla e komandës së makinerisë kryesore. Ky sistem duhet të përfshijë mjete për parandalimin e

ndryshimeve të mëdha të lëvizjes shtytëse gjatë transferimit të kontrollit nga një vendndodhje në tjetrën.

.4 Të gjitha makineritë thelbësore për operimin e sigurt të anijes duhet të mund të komandohen lokalisht, edhe në rast të avarive në ndonjë pjesë të sistemeve automatike ose atyre të kontrollit nga distanca.

.5 Konstruksioni i sistemit automatik të kontrollit nga distanca duhet të jetë i tillë që në rast se pëson ndonjë avari të jepet alarmi. Përveçse kur konsiderohet e pazbatueshme, shpejtësia e paracaktuar dhe drejtimi i shtytjes së helikave duhet të mbahen të pandryshuara derisa të aktivizohet kontrolli lokal.

.6 Urat e komandimit duhet të pajisen me tregues për:

.1 shpejtësinë e helikës dhe drejtimin e rrotullimit në rastin e helikave me hap të pandryshueshëm; ose

.2 shpejtësinë e helikës dhe hapin në rastin e helikave me hap të ndryshueshëm.

.7 Numri i përpjekjeve të njëpasnjëshme automatike që nuk arrijnë ta lëshojnë makinerinë duhet të jetë i kufizuar në mënyrë që të garantohet një presion i mjaftueshëm ajri për lëshim lokal. Duhet të jepet një alarm në rast të presionit të ulët të ajrit të lëshimit, i cili duhet të mbahet në një nivel të tillë që të lejojë veprime të mëtejshme për lëshimin e makinerisë shtytëse.

5 Mjetet e komunikimit (R 50)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, DHE ANIJET E REJA TË KATEGORISË C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

Salla e komandës së makinerisë kryesore ose, sipas rastit, pozicioni i kontrollit të makinerisë shtytëse, ura e komandimit dhe lokalet e akomodimit të inxhinierëve mekanikë duhet të jenë të pajisura me mjetet e duhura të komunikimit zanor ndërmjet tyre.

6 Sistemi i alarmit (R 51)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Anija duhet të jetë e pajisur me një sistem alarmi që tregon çdo defekt i cili kërkon vëmendje dhe duhet:

.1 të mund të aktivizojë një alarm akustik në sallën e komandës së makinerisë kryesore ose në pozicionin e kontrollit të makinerisë shtytëse, si dhe një sinjal vizual, në një pozicion të dukshëm, për çdo alarm;

.2 të lidhet me hapësirat publike të inxhinierëve mekanikë dhe me secilën nga kabinat e tyre nëpërmjet një çelësi përzgjedhës, që garanton lidhjen me të paktën një nga këto kabina. Nëse konsiderohen ekuivalente mund të autorizohen edhe masa të tjera alternative;

.3 të aktivizojë një alarm akustik dhe vizual në urën e komandimit, për çdo situatë që kërkon veprim ose vëmendje nga oficeri rojë;

.4 nëse është e mundur, të jetë e ndërtuar sipas parimit të sigurisë në rast avarie; dhe

.5 të aktivizojë alarmin për inxhinierët mekanikë, siç kërkohet nga Rregullorja II-1/C/10, nëse nuk ka pasur reagim lokal brenda një periudhe të caktuar pas alarmit.

2.1 Sistemi i alarmit duhet të furnizohet me energji të pandërprerë dhe duhet të ketë komutator automatik të lidhur me një burim rezervë energjie në mungesë të burimit të zakonshëm.

2.2 Në rast avarie të furnizimit normal me energji të sistemit të alarmit duhet të aktivizohet një alarm.

3.1 Sistemi i alarmit duhet të arrijë të sinjalizojë më shumë se një avari në të njëjtën kohë, në mënyrë të tillë që pranimi i një prej alarmeve të mos anulojë të tjerat.

3.2 Marrja e çdo alarmi, në pozicionin e përmendur në paragrafin 1, duhet të tregojë vendndodhjet ku është sinjalizuar alarmi. Alarmet duhet të vazhdojnë derisa të pranohen dhe sinjalet vizuale përkatëse duhet të vazhdojnë deri në eliminimin e avarisë, pasi sistemi i alarmit të jetë rivendosur automatikisht në gjendjen normale operacionale.

7 Sistemet e sigurisë (R 52)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Duhet të parashikohet një sistem sigurie për të garantuar që në rast të keqfunksionimeve serioze të funksionit të makinerive ose kaldajave, të cilat paraqesin rrezik të menjëhershëm, të nisë fikja automatike e pjesës përkatëse të impiantit dhe të jepet alarmi. Fikja e sistemit shtytës nuk duhet të aktivizohet automatikisht, me përjashtim të rasteve kur mund të shkaktojë dëmtime serioze, avari totale ose shpërthime. Në rast se janë parashikuar mekanizma për bllokimin e fikjes së makinerisë kryesore shtytëse, ato duhet të jenë të tilla që të pengojnë operimin e paqëllim. Duhet të parashikohen sinjale vizuale për të treguar kohën e aktivizimit të bllokimit. Komandat automatike të fikjes së sigurisë dhe të ngadalësimit të makinerisë duhet të jenë të pavarura nga sistemi i alarmit.

8 Kërkesa të veçanta për makineritë, kaldajat dhe instalimet elektrike (R 53)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Burimi kryesor i energjisë elektrike duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

.1 kur furnizimi me energji elektrike mund të kryhet normalisht nga një gjenerator, duhet të merren masat e duhura për reduktimin e ngarkesës me qëllim garantimin e integritetit të furnizimit për shërbimet e nevojshme për lëvizjen, drejtimin si dhe sigurinë e anijes. Në rast avarie të gjeneratorit në fjalë, duhet të merren masat e duhura për aktivizimin dhe lidhjen automatike me panelin kryesor shpërndarës të një gjeneratori rezervë me kapacitet të mjaftueshëm për të lejuar lëvizjen dhe drejtimin e mjetit, si dhe për të garantuar sigurinë e anijes dhe riaktivizimin automatik të pajisjeve ndihmëse thelbësore i cili duhet programuar, nëse është e nevojshme;

.2 kur furnizimi me energji elektrike kryhet nga më shumë se një gjenerator në të njëjtën kohë, duhet të merren masa, si për shembull reduktimi i ngarkesës, për të garantuar që në rast se një prej gjeneratorëve pëson avari të tjerët të vazhdojnë të funksionojnë pa mbingarkesë për të lejuar lëvizjen, drejtimin dhe sigurinë e anijes.

.2 Nëse për makineri të tjera ndihmëse të cilat janë të thelbësore për shtytjen nevojiten aparatura

rezervë, duhet të sigurohen komutatorë automatikë.

9 Sistemi automatik i kontrollit dhe i alarmit (R 53.4)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Sistemi i kontrollit duhet të jetë i tillë që shërbimet e nevojshme për operimin e makinerisë kryesore shtytëse dhe të pajisjeve të saj ndihmëse të sigurohen nëpërmjet mekanizmave të nevojshme automatike.

.2 Në momentin e komutimit automatik duhet të jepet një alarm.

.3 Për nivelet e konsiderueshme të presionit, temperaturave dhe lëngjeve e parametra të tjerë thelbësorë duhet të sigurohet një sistem alarmi në përputhje me Rregulloren 6.

.4 Panelet e alarmeve dhe instrumentet e nevojshme për sinjalizimin e tyre duhet të jenë të centralizuar në një pozicion kontrolli.

.5 Kur lëshimi i motorëve me djegie të brendshme që janë thelbësorë për shtytjen kryhet me anë të ajrit të ngjeshur, është e nevojshme të sigurohen mekanizma për ta ruajtur presionin e ajrit të lëshimit në nivelin e kërkuar.

KREU II-2

MBROJTJA NGA ZJARRI, DIKTIMI DHE SHUARJA E ZJARRIT

PJESA A

TË PËRGJITHSHME

1 Parimet bazë (R 2)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Objektivat e këtij kreu për sigurinë ndaj zjarrit janë:

.1 parandalimi i zjarreve dhe shpërthimeve;

.2 reduktimi i rrezikut për jetën si pasojë e zjarrit;

.3 reduktimi i rrezikut të dëmtimit të anijes, ngarkesave dhe ambienteve të saj, të shkaktuar nga zjarri;

.4 përmbajtja, kontrolli dhe shuarja e zjarreve dhe shpërthimeve në dhomën e origjinës së tyre; dhe

.5 sigurimi i mjeteve të përshtatshme dhe lehtësisht të aksesueshme të evakuimit për pasagjerët dhe ekuipazhin.

.2 Me qëllim arritjen e objektivave të sigurisë ndaj zjarrit të specifikuara në paragrafin .1, parimet e mëposhtme kanë shërbyer si bazë për rregullat e këtij kreu dhe janë përfshirë në to

sipas rastit, duke marrë në konsideratë llojin e anijeve dhe rrezikun e mundshëm të zjarrit në secilën prej tyre:

.1 ndarja e anijes në zona kryesore vertikale me anë të ndarëseve termike dhe strukturore;

.2 veçimi i lokaleve të akomodimit nga pjesa tjetër e anijes me anë të ndarëseve termike dhe strukturore;

.3 përdorimi i kufizuar i lëndëve të djegshme;

.4 diktimi i zjarreve në zonën e origjinës;

.5 kufizimi dhe shuarja e zjarreve në lokalin e origjinës;

.6 mbrojtja e mjeteve të evakuimit ose rrugëve të aksesit për shuarjen e zjarrit;

.7 disponueshmëria e pajisjeve për shuarjen e zjarrit;

.8 minimizimi i mundësisë së ndezjes së avujve të ndezshëm të ngarkesës.

.3 Objektivat e sigurisë ndaj zjarrit të përcaktuara në paragrafin .1 duhet të arrihen duke garantuar përputhshmërinë me kërkesat normative të specifikuara në këtë kre ose me anë të konstruksionit dhe mekanizmave alternative në përputhje me pjesën F të kreut II-2 të rishikuar të SOLAS 1974, që zbatohet për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date. Një anije konsiderohet se përmbush kërkesat funksionale të përcaktuara në paragrafin 2 dhe se arrin objektivat për sigurinë ndaj zjarrit të përcaktuara në paragrafin 1 kur:

.1 konstruksioni dhe mekanizmat e anijes përputhen në tërësi me kërkesat normative përkatëse të këtij kreu;

.2 konstruksioni dhe mekanizmat e anijes janë rishikuar dhe miratuar në tërësi në përputhje me pjesën F të kreut II-2 të rishikuar të SOLAS 1974, që zbatohet për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date;

.3 një pjesë e konstruksionit dhe mekanizmave të anijes janë rishikuar dhe miratuar në përputhje me pjesën F të sipërpërmendur, të kreut II-2 të rishikuar të SOLAS, dhe pjesët e mbetura të anijes përmbushin kërkesat normative përkatëse të këtij kreu.

.4 Të gjitha anijet të cilat u nënshtrohen riparimeve, ndryshimeve, modifikimeve si dhe ndërrimeve si rrjedhojë të pajisjeve duhet të vazhdojnë të respektojnë të paktën kërkesat e zbatueshme përpara ndryshimit të tyre.

Riparimet, ndryshimet dhe modifikimet që ndryshojnë thelbësisht përmasat e një anijeje apo lokalet e akomodimit të pasagjerëve, ose që rrisin ndjeshëm jetëgjatësinë e shërbimit të një anijeje dhe sjellin si rrjedhojë ndërrimin e pajisjeve të saj, duhet të përmbushin kërkesat e përditësuara për anijet e reja në masën që administrata e shtetit të flamurit e konsideron të arsyeshme dhe të mundshme.

ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.5 Pavarësisht dispozitave të paragrafit 4, gjatë kryerjes së riparimeve, ndryshimeve, modifikimeve dhe ndërrimeve si rrjedhojë të pajisjeve, anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë mbi 36 pasagjerë duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

.1 të gjitha materialet që përdoren në këto anije duhet të përmbushin kërkesat e zbatueshme në lidhje me materialet për anijet e reja të kategorisë B; dhe

.2 të gjitha riparimet, ndryshimet, modifikimet dhe ndërrimet si rrjedhojë të pajisjeve, të cilat përfshijnë zëvendësimin e materialeve prej 50 tonë e sipër, përveç atyre që kërkohen nga Rregullorja II-2/B/16, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e zbatueshme për anijet e reja të kategorisë B.

2 **Përkufizime (R 3)**

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Materiale të padjegshme quhen ato materiale që as nuk digjen dhe as nuk çlirojnë avuj të ndezshëm në sasi të tilla që mund të vetëndizen kur arrijnë një temperaturë rreth 750 °C. Ky përcaktim bëhet me anë të një prove të rrezikut nga zjarri në përputhje me Rezolutën A.799 (19) të IMO-s "Rekomandim i rishikuar mbi metodat e provës për kategorizimin e materialeve të ndërtimit të anijeve si të padjegshme". Çdo material tjetër është material i djegshëm.

.1.A PËR ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Materiale të padjegshme quhen ato materiale që as nuk digjen dhe as nuk çlirojnë avuj të ndezshëm në sasi të tilla që mund të vetëndizen kur arrijnë një temperaturë rreth 750 °C. Ky përcaktim bëhet në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri. Çdo material tjetër është material i djegshëm.

.2 *Prova standarde e zjarrit* është ajo provë në të cilën mostrat e paratieve ose kuvertave përkatëse vendosen në një furrë me temperatura që përkojnë pothuajse me kurbën standarde të raportit temperaturë/kohë. Këto mostra duhet të kenë një sipërfaqe të ekspozuar jo më të vogël se 4,65 m2 dhe një lartësi (ose gjatësi në rastin e kuvertës) prej 2,44 metrash, duhet të jenë sa më të ngjashme me konstruksionin e synuar dhe duhet të përfshijnë, sipas rastit, të paktën një bashkues. Kurba standarde temperaturë/kohë është një kurbë normale që kalon përmes vlerave të mëposhtme të temperaturës së brendshme të furrës:

temperatura fillestare e brendshme e furrës	20 °C
pas 5 minutave të para	576 °C
pas 10 minutave	679 °C
pas 15 minutave	738 °C
pas 30 minutave	841 °C
pas 60 minutave	945 °C

.2a. PËR ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Prova standarde e zjarrit është ajo provë në të cilën mostrat e paratieve dhe kuvertave përkatëse vendosen në një furrë me temperatura që përkojnë pothuajse me kurbën standarde

të temperaturës. Metodat e testimit duhet të jenë në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri.

.3 *Ndarjet e kategorisë "A" janë* ndarjet e formuara nga paratiet dhe kuvertat, të cilat janë në përputhje me sa më poshtë:

.1 duhet të jenë prej çeliku ose materiali tjetër të barasvlershëm;

.2 duhet të jenë të fiksuara siç duhet;

.3 duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë të tillë që të mund të parandalojnë kalimin e tymit dhe të flakës deri në fund të provës standarde të rrezikut nga zjarri me kohëzgjatje prej një ore;

.4 duhet të jenë të izoluara me materiale të djegshme të miratuara, në mënyrë që temperatura mesatare e anës së paekspozuar të mos e kalojë temperaturën fillestare me mbi 140°C, dhe që temperatura në cilëndo pikë, duke përfshirë bashkimet, të mos e kalojë temperaturën fillestare me mbi 180°C, brenda periudhave kohore të përcaktuara më poshtë:

kategoria "A-60"	60 minuta
kategoria "A-30"	30 minuta
kategoria "A-15"	15 minuta
kategoria "A-0"	0 minuta

.5 Administrata e shtetit të flamurit duhet të kërkojë një provë të kryer me mostra të marra nga paratiet ose kuvertat për të garantuar përmbushjen e kërkesave të mësipërme për sa i përket integritetit dhe rritjes së temperaturës në përputhje me Rezolutën A.754 (18) të IMO-s.

Për anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, "Rezoluta A.754 (18) e IMO-s " duhet të zëvendësohet me "Kodi i Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri".

.4 Ndarjet e kategorisë "B" janë ndarjet e formuara nga paratiet, kuvertat, tavanet ose veshjet të cilat janë në përputhje me sa më poshtë:

.1 duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë të tillë që të mund të parandalojnë kalimin e flakës deri në fund të gjysmë orëshit të parë të provës standarde të rrezikut nga zjarri;

.2 duhet të jenë të izoluara në mënyrë të tillë që temperatura mesatare e anës së paekspozuar të mos e kalojë temperaturën fillestare me mbi 140°C, dhe që temperatura në cilëndo pikë, duke përfshirë bashkimet, të mos e kalojë temperaturën fillestare me mbi 225 °C, brenda periudhave kohore të përcaktuara më poshtë:

kategoria "B-15"	15 min
kategoria "B-0"	0 min

.3 duhet të jenë të ndërtuara me materiale të djegshme të miratuara, dhe të gjitha materialet që

përdoren për ndërtimin dhe ngritjen e ndarjeve të kategorisë "B" duhet të jenë të padjegshme, me përjashtim të kompensatave të djegshme të cilat mund të lejohen, me kusht që të përmbushin kërkesat e tjera të këtij kreu;

.4 administrata e shtetit të flamurit duhet të kërkojë një provë të kryer me mostra të marra nga ndarjet për të garantuar përmbushjen e kërkesave të mësipërme për sa i përket integritetit dhe rritjes së temperaturës në përputhje me Rezolutën A.754 (18) të IMO-s.

Për anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, "Rezoluta A.754 (18) e IMO-s " duhet të zëvendësohet me "Kodi i Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri".

.5 *Ndarjet e kategorisë "C"* janë ndarjet e ndërtuara prej materialeve të miratuara të padjegshme. Ato nuk duhet të përmbushin asnjë nga kërkesat në lidhje me kalimin e tymit dhe të flakës dhe as kufizimet në lidhje me rritjen e temperaturës. Kompensatat e djegshme lejohen me kusht që të përmbushin kërkesat e tjera të këtij kreu.

.6 Tavanet ose veshjet e pandërprera të kategorisë "B" janë tavanet ose veshjet të cilat përfundojnë vetëm në ndarjet e kategorive "A" ose "B".

.7 *Çeliku ose materiale të tjera të barasvlershme.* Kur përdoren fjalët "çelik ose material i barasvlershëm", "material i barasvlershëm" është çdo material i padjegshëm që, për shkak të vetë veçorive ose të izolimit të tij, ka karakteristika strukturore dhe të integritetit të barasvlershme me ato të çelikut, në përfundim të ekspozimit të zbatueshëm për provën standarde të rrezikut nga zjarri (p.sh. aliazh alumini me izolim të përshtatshëm).

.8 *Përhapje e ulët e flakëve* do të thotë se sipërfaqja e përshkruar do ta kufizojë siç duhet përhapjen e tyre, dhe kjo përcaktohet me anë të provës së rrezikut nga zjarri në përputhje me Rezolutën A.653 (16) të IMO-s, për materialet e paratieve, tavaneve dhe finiturës së kuvertave.

.8a PËR ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Përhapje e ulët e flakëve do të thotë se sipërfaqja e përshkruar do ta kufizojë siç duhet përhapjen e tyre, dhe kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri.

.9 Zonat kryesore vertikale janë ato seksione në të cilat skafi, superstruktura dhe kabinat e kuvertës ndahen me anë të ndarjeve të kategorisë "A", gjatësia dhe gjerësia mesatare e të cilave në kuvertë përgjithësisht nuk i kalon 40 metra.

.10 *Lokalet e akomodimit* janë hapësirat publike, korridoret, banjat, kabinat, zyrat, spitalet, kinematë, sallat e lojërave dhe argëtimit, berberanet, depot që nuk kanë pajisje gatimi dhe hapësirat e ngjashme.

.11 *Hapësirat publike* janë ato pjesë të lokaleve të akomodimit të cilat përdoren si sallone, sallë ngrënieje, dhoma ndenjjeje dhe hapësira të ngjashme të rrethuara me ndarje të përhershme.

.12 Lokalet e shërbimit janë lokalet të cilat përdoren si kuzhina, depo me pajisje për gatim, dollapë, lokale për kolitë postare dhe monedhat, dhoma magazinimi, ofiçina të ndryshme nga ato në lokalet e makinerive, si dhe lokale të ngjashme dhe hambarë të këtyre lokaleve.

.13 Lokalet e ngarkesave janë të gjitha lokalet të cilat përdoren për mbajtjen e ngarkesave (duke

përfshirë depozitat e naftës), si dhe hambarët e këtyre lokaleve.

.13-1 Lokalet e automjeteve janë lokalet e ngarkesave të synuara për mbajtjen e mjeteve motorike me depozita me karburant për lëvizjen e tyre.

.14 Lokalet Ro-Ro të ngarkesave janë lokale që zakonisht nuk kanë ndarje të asnjë lloji dhe shtrihen në një gjatësi të konsiderueshme ose në të gjithë gjatësinë e anijes, dhe në të cilat mund të bëhet imbarkimi ose zbarkimi, normalisht në drejtim horizontal, i mjeteve motorike me depozita me karburant për lëvizjen e tyre dhe/ose ngarkimi ose shkarkimi i mallrave (të ambalazhuara ose jo, të sistemuara nëpër mjete hekurudhore ose rrugore, automjete (duke përfshirë cisternat për transport rrugor ose hekurudhor), rimorkio, kontejnerë, paleta, depozita të çmontueshme ose njësi të ngjashme të stivimit të ngarkesave apo mjete të tjera).

.15 Lokalet e hapura Ro-Ro të ngarkesave janë lokalet Ro-Ro të ngarkesave të hapura nga të dyja anët ose të hapura nga njëra anë, dhe të pajisura me ventilim natyral të përshtatshëm përgjatë gjithë gjatësisë së tyre përmes hapjeve të përhershme në pjesën anësore apo në kuvertën e sipërme, ose nga lart, si dhe me një sipërfaqe totale prej të paktën 10% të asaj të faqeve anësore të lokalit për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date.

.15-1 Lokalet e hapura të automjeteve janë lokalet e automjeteve të hapura nga të dyja anët ose të hapura nga njëra anë, dhe të pajisura me ventilim natyral të përshtatshëm përgjatë gjithë gjatësisë së tyre përmes hapjeve të përhershme të shpërndara në pjesën anësore apo në kuvertën e sipërme, ose nga lart, si dhe me një sipërfaqe totale prej të paktën 10% të asaj të faqeve anësore të lokalit për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date.

.16 Lokalet e mbyllura Ro-Ro të ngarkesave janë lokalet Ro-Ro të ngarkesave të ndryshme nga lokalet e hapura Ro-Ro të ngarkesave dhe nga kuvertat e ekspozuara.

.16-1 Lokalet e mbyllura të automjeteve janë lokalet e automjeteve të ndryshme nga lokalet e hapura të automjeteve dhe nga kuvertat e ekspozuara.

.17 Kuverta e ekspozuar është një kuvertë tërësisht e ekspozuar ndaj kushteve të motit nga lart dhe nga të paktën dy anë.

.18 Lokalet e kategorive të veçanta janë lokalet e mbyllura të automjeteve mbi ose nën kuvertën kryesore, ku këto automjete mund të vihen në lëvizje dhe ku pasagjerët kanë akses. Lokalet e kategorive të veçanta mund të ndodhen mbi më shumë se një kuvertë, me kusht që lartësia e përgjithshme e shfrytëzueshme për automjetet të mos i tejkalojë 10 metra.

19.1 Lokalet e makinerive të kategorisë A janë lokalet dhe hambarët e tyre që përmbajnë:

.1 makineri me djegie të brendshme që përdoren për vënien kryesore në lëvizje; ose

.2 makineri me djegie të brendshme që përdoren për qëllime të ndryshme nga vënia kryesore në lëvizje, kur këto makineri kanë një fuqi dalëse totale prej jo më pak se 375 kË; ose

.3 çdo kaldajë që punon me naftë ose çdo grup për trajtimin e lëndës së djegshme të lëngshme.

19.2 Lokalet e makinerive janë të gjitha lokalet e makinerive të kategorisë A dhe të gjitha lokalet e tjera që përmbajnë makineritë shtytëse, kaldajat, grupet e trajtimit të lëndës djegëse të lëngshme, motorët me avull dhe me djegie të brendshme, gjeneratorët dhe makineritë e mëdha elektrike, stacionet për mbushjen e karburantit, pajisjet frigoriferike, stabilizatorët, ventilatorët dhe kondicionerët, si dhe lokalet e ngjashme dhe hambarët e tyre përkatës.

.20 Grup i trajtimit të lëndës djegëse të lëngshme është pajisja që përdoret për përgatitjen e lëndës djegëse të lëngshme për t'u dërguar drejt kaldajës që punon me naftë, ose pajisja që përdoret për përgatitjen e naftës së nxehur për t'u dërguar drejt një motori me djegie të brendshme, dhe që përfshin pompat me presion të naftës, filtrat dhe ngrohëset për trajtimin e naftës në një presion mbi 0,18 N/mm2.

.21 *Stacionet e kontrollit* janë hapësirat në të cilat ndodhet radioja ose pajisjet kryesore të navigimit të anijes ose burimi i energjisë për rastet e emergjencave, ose hapësira ku janë të centralizuara pajisjet e diktimit ose të shuarjes së zjarrit.

21.1 Stacioni qendror i kontrollit është një stacion kontrolli ku janë të centralizuara funksionet e mëposhtme të kontrollit dhe sinjalizimit:

.1 sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit;

.2 sistemet automatike të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit;

.3 panelet treguese të dyerve zjarrduruese;

.4 mbylljet e dyerve zjarrduruese;

.5 panelet me tregues të dyerve hermetike ndaj ujit;

.6 mbylljet e dyerve hermetike ndaj ujit;

.7 ventilatorët;

.8 alarmet e përgjithshme/e zjarrit;

.9 sistemet e komunikimit, duke përfshirë telefonat; dhe

.10 mikrofonët e sistemeve të qendrës së zërit.

21.2 *Stacioni qendror i kontrollit nën mbikëqyrjen e vazhdueshme të personelit* është një stacion qendror kontrolli i cili mbikëqyret vazhdimisht nga një anëtar përgjegjës i ekuipazhit.

.22 Dhomat e pajisura me mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezik të kufizuar nga zjarri janë, për qëllimet e Rregullores II-2/B/4, dhomat e pajisura me mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezik të kufizuar nga zjarri (p.sh. kabina, hapësira publike, zyra dhe lloje të tjera akomodimi) në të cilat:

.1 të gjitha mobiliet, si p.sh. tryezat e punës, dollapët e rrobave, komodinat me pasqyrë, tryezat e shkrimit, komotë, janë të ndërtuara tërësisht me materiale të padjegshme të miratuara, me përjashtim të rasteve kur në sipërfaqen e punës së këtyre mobilieve lejohet përdorimi i kompensatave të djegshme prej jo më shumë se 2 mm;

.2 të gjitha mobiliet e mëvetësishme, si p.sh. karriget, divanet, tavolinat, kanë një skelet prej materialesh të padjegshme;

.3 të gjitha perdet dhe tekstilet e tjera të varura kanë veti rezistente ndaj përhapjes së flakëve, të barasvlershme me ato të leshit në masën 0,8 kg/m2, në përputhje me Rezolutën A.471(XII) të IMO-s, të ndryshuar.

Për anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, "Rezoluta A.471 (XII)", e ndryshuar, duhet të zëvendësohet me "Kodi i Procedurave të Provës së

Rrezikut nga Zjarri";

.4 të gjitha dyshemetë kanë veti rezistente ndaj përhapjes së flakëve, të barasvlershme me ato të leshit të përdorur për të njëjtin qëllim.

Për anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, ky nënparagraf zëvendësohet me:

të gjitha dyshemetë kanë veti të përhapjes së ulët të flakëve;

.5 të gjitha sipërfaqet e ekspozuara të paratieve, të veshjeve dhe të tavaneve kanë karakteristika të përhapjes së ulët të flakëve; dhe

.6 të gjitha tapiceritë e mobilieve kanë veti rezistente ndaj ndezjes dhe përhapjes së flakëve, në përputhje me Procedurat e Provës së Rrezikut nga Zjarri për Tapiceritë e Mobilieve të Rezolutës A.652 (16) të IMO-s.

Për anijet e kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, "Rezoluta A.652 (16) e IMO-s " duhet të zëvendësohet me "Kodi i Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri".

PËR ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.7 të gjitha materialet që përdoren për ndërtimin e krevateve kanë veti rezistente ndaj ndezjes dhe përhapjes së flakëve, dhe kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri.

.23 *Anije Ro-Ro për pasagjerë* është një anije pasagjerësh me lokale Ro-Ro të ngarkesave ose lokale të kategorive të veçanta siç përcaktohet në këtë rregullore.

.24 Kodi i Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri është Kodi Ndërkombëtar për Zbatimin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri, i miratuar me Rezolutën MSC.61(67), të ndryshuar.

.25 Kodi i Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri është Kodi Ndërkombëtar për Sistemet e Sigurisë nga Zjarri, i miratuar me Rezolutën MSC.98(73), të ndryshuar.

.26 Pika e flakërimit është temperatura në gradë Celsius (testi në enë të mbyllura) në të cilën një produkt çliron avuj të ndezshëm në një sasi të mjaftueshme për t'u ndezur, dhe që përcaktohet nga një aparat i miratuar i pikës së flakërimit.

.27 Kërkesat normative janë karakteristikat e konstruksionit, përmasat limit ose sistemet e sigurisë nga zjarri të specifikuara në këtë kre.

3 **Pompat kundër zjarrit, impiantet kryesore për mbrojtjen nga zjarri, hidrantët, zorrët dhe grykat (R 4)**

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

1.1 Çdo anije duhet të pajiset me pompa kundër zjarrit, impiante kryesore për mbrojtjen nga zjarri, hidrantë, zorrë dhe gryka, sipas rastit, në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003:

1.2 Në rast se nevojitet më shumë se një pompë e veçantë kundër zjarrit, duhet që seksioni i impiantit kryesor për mbrojtjen nga zjarri brenda lokalit të makinerisë, ku ndodhet pompa ose pompat kryesore kundër zjarrit, të veçohet nga pjesa tjetër e impiantit me anë të valvulave ndërprerëse të montuara në një pozicion lehtësisht të aksesueshëm dhe të përshtatshëm jashtë lokalit të makinerisë. Impianti kryesor për mbrojtjen nga zjarri duhet të instalohet në mënyrë të tillë që kur valvulat ndërprerëse të jenë të mbyllura, të gjithë hidrantët në anije, përveç atyre në lokalin e makinerisë të sipërpërmendur, të mund të furnizohen me ujë nga një pompë kundër zjarrit jashtë këtij lokali makineri, nëpërmjet tubave që nuk kalojnë përmes tij. Në raste të veçanta, mund të lejohet kalimi përmes lokalit të makinerisë, kur është i pamundur kalimi jashtë saj, i një pjese të shkurtër të tubave thithës dhe shkarkues të pompës kundër zjarrit për rastet e emergjencës, me kusht që integriteti i impiantit kryesor të mbrojtjes nga zjarri të ruhet nëpërmjet veshjes së tubacioneve me një shtresë të jashtme rezistente prej çeliku.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

1.3 Është e nevojshme që seksioni i impiantit kryesor për mbrojtjen nga zjarri brenda lokalit të makinerisë, ku ndodhet pompa ose pompat kryesore kundër zjarrit, të veçohet nga pjesa tjetër e impiantit me anë të valvulave ndërprerëse të montuara në një pozicion lehtësisht të aksesueshëm dhe të përshtatshëm jashtë lokaleve të makinerive. Impianti kryesor për mbrojtjen nga zjarri duhet të instalohet në mënyrë të tillë që kur valvulat ndërprerëse të jenë të mbyllura, të gjithë hidrantët në anije, përveç atyre në lokalin e makinerisë të sipërpërmendur, të mund të furnizohen me ujë nga një pompë tjetër ose nga pompa kundër zjarrit për rastet e emergjencës. Pompa e emergjencës, tubi prurës i ujit të detit, tubi thithës, tubat furnizues dhe valvulat ndërprerëse të saj duhet të vendosen jashtë lokalit të makinerisë. Nëse kjo është e pamundur, tubi prurës i ujit të detit mund të instalohet në lokalin e makinerisë, nëse valvula kontrollohet në distancë nga një pozicion në të njëjtën dhomë me pompën e emergjencës dhe nëse tubi thithës është sa më i shkurtër që të jetë e mundur. Mund të lejohet kalimi në lokalin e makinerisë i pjesëve të shkurtra të tubave thithës ose shkarkues, me kusht që ato të jenë të veshura me një shtresë të jashtme rezistente prej çeliku ose të jenë të izoluara sipas standardeve A-60. Muret e tubave duhet të kenë një trashësi të konsiderueshme, por në asnjë rast më të vogël se 11 mm, dhe duhet të jenë të salduar, me përjashtim të flanxhës lidhëse me valvulën e tubit prurës të ujit të detit.

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, DHE ANIJET E REJA TË KATEGORISË C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

.2 *Kapaciteti i pompave kundër zjarrit*

.1 Pompat e nevojshme kundër zjarrit duhet të jenë në gjendje të furnizojnë, për qëllime të shuarjes së zjarrit, një sasi uji me presionin e specifikuar në paragrafin .4.2, prej jo më pak se dy të tretat e sasisë së nevojshme për t'u trajtuar nga pompat e sentinave kur ato përdoren për tharjen e këtyre të fundit.

.2 Në çdo anije që sipas kësaj rregulloreje duhet të pajiset me më shumë se një pompë kundër zjarrit të lidhur me një burim energjie, secila prej këtyre pompave duhet të ketë një kapacitet prej jo më pak se 80% të kapacitetit të përgjithshëm të kërkuar, pjesëtuar me numrin minimal të pompave të nevojshme kundër zjarrit, por në çdo rast jo më pak se 25 m3/h, si dhe duhet të jetë në gjendje të sigurojë në çdo rast të paktën dy rryma uji me presion. Këto pompa kundër

zjarrit duhet të arrijnë të furnizojnë impiantin kryesor të mbrojtjes nga zjarri sipas kushteve të kërkuara.

.3 Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, në të cilat janë instaluar më shumë pompa se sa numri minimal i nevojshëm, këto pompa shtesë duhet të kenë një kapacitet prej të paktën 25 m3/h dhe duhet të jenë në gjendje të furnizojnë të paktën dy rryma uji me presion siç specifikohet në paragrafin .5 të kësaj rregulloreje.

.3 *Instalimet e pompave kundër zjarrit, impianteve kryesore të mbrojtjes nga zjarri dhe disponueshmëria e menjëhershme e furnizimit me ujë*

.1 Anijet duhet të pajisen me pompa kundër zjarrit të lidhura me një burim energjie, si më poshtë:

.1 anijet e certifikuara për transportin e më shumë se 500 pasagjerëve: me të paktën tre, njëra nga të cilat mund të jetë një pompë e furnizuar me energji nga motori kryesor;

.2 anijet e certifikuara për transportin e maksimumi 500 pasagjerëve: me të paktën dy, njëra nga të cilat mund të jetë një pompë e furnizuar me energji nga motori kryesor.

.2 Pompat e shërbimeve sanitare, pompat e balastit dhe të sentinave apo pompat e shërbimeve të përgjithshme mund të pranohen si pompa kundër zjarrit, me kusht që të mos përdoren zakonisht si pompa për lëndën djegëse të lëngshme dhe, nëse përdoren në raste të rralla për këtë qëllim, të jenë të pajisura me mekanizmat e duhur të komutimit.

.3 Instalimet e tubave prurës të ujit të detit, të pompave kundër zjarrit dhe të burimeve të tyre të energjisë duhet të jenë të tilla që të garantojë që në anijet e certifikuara për transportin e më shumë se 250 pasagjerëve, në rast zjarri në cilëndo prej dhomave, të mos dalin jashtë funksionit të gjitha pompat kundër zjarrit.

Nëse në rast zjarri në cilëndo prej dhomave, në anijet e reja të kategorisë B të certifikuara për transportin e maksimumi 250 pasagjerëve, të gjitha pompat dalin jashtë funksionit, mjeti alternativ për furnizimin me ujë për qëllimin e shuarjes së zjarrit duhet të jetë një pompë kundër zjarrit për rastet e emergjencës, e pavarur dhe e lidhur me një burim energjie, ku ky i fundit dhe tubi prurës i ujit të detit të jenë të vendosur jashtë lokalit të makinerisë. Këto pompa kundër zjarrit për rastet e emergjencës, të pavarura dhe të lidhura me një burim energjie, duhet të përmbushin kërkesat e dispozitave të Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date.

.4 Në anijet e reja të kategorisë B të certifikuara për transportin e më shumë se 250 pasagjerëve, masat për disponueshmërinë e menjëhershme të furnizimit me ujë duhet të jenë të tilla që nga çdo hidrant brenda anijes të përftohet të paktën një rrymë efikase uji me presion si dhe që të garantohet vazhdimësia e ujit nëpërmjet ndezjes automatike të një prej pompave të specifikuara kundër zjarrit.

.5 Në anijet ku lokalet e makinerive janë nën mbikëqyrje jo të vazhdueshme ose ku kërkohet vetëm një person përgjegjës për vrojtimin, impianti kryesor i mbrojtjes nga zjarri duhet të sigurojë një furnizim të menjëhershëm me ujë në presionin e duhur, me anë të ndezjes në distancë të një prej pompave kryesore kundër zjarrit nga ura e komandimit dhe stacioni i kontrollit të zjarrit, nëse ka, ose me anë të aktivizimit të vazhdueshëm të sistemit kryesor të zjarrit nga një prej pompave kryesore të zjarrit.

.6 Valvula shpërndarëse në secilën prej pompave kundër zjarrit duhet të jetë e pajisur me një valvul moskthimi.

.4 *Diametri dhe presioni në impiantet kryesore të mbrojtjes nga zjarri*

.1 Diametri i tubave të impiantit kryesor të mbrojtjes nga zjarri dhe i tubave të ujit duhet të jetë i mjaftueshëm për të garantuar shpërndarjen efikase të shkarkimit maksimal të nevojshëm nga dy pompa kundër zjarrit që funksionojnë njëkohësisht.

.2 Në kushtet e furnizimit të njëkohshëm nga dy pompa, përmes grykave të specifikuara në paragrafin .8 dhe një numri të mjaftueshëm hidrantësh për të garantuar sasinë e ujit të specifikuar në paragrafin .4.1, në të gjithë hidrantët duhet të ruhen presionet minimale si më poshtë:

Anijet e kategorisë B të certifikuara për transportin e	Të reja	Ekzistuese
më shumë se 500 pasagjerëve Deri	0,4 N/mm2	0,3 N/mm2
në 500 pasagjerëve	0,3 N/mm2	0,2 N/mm2

.3 Presioni maksimal në secilin prej hidrantëve nuk duhet ta tejkalojë presionin në të cilin mund të demonstrohet kontrolli efikas i një zorre për shuarjen e zjarrit.

.5 *Numri dhe pozicioni i hidrantëve*

.1 Numri dhe pozicioni i hidrantëve duhet të jetë i tillë që në çdo pjesë të anijes normalisht të aksesueshme nga pasagjerët ose ekuipazhi gjatë kohës që ajo është në lundrim, në çdo pjesë të lokalit të ngarkesës kur ky i fundit është i boshatisur, në çdo lokal Ro-Ro të ngarkesave ose në çdo lokal të kategorive të veçanta të arrijnë të paktën dy rryma uji me presion nga hidrantë të ndryshëm, ku njëri prej tyre duhet të furnizohet nga një zgjatim i vetëm i zorrës. Në lokalet e kategorive të veçanta këto dy rryma uji duhet të arrijnë në çdo pjesë të tyre, secila nga një zgjatim i vetëm i zorrës. Gjithashtu, këta hidrantë duhet të vendosen pranë hyrjeve të lokaleve të mbrojtura.

.2 Në lokalet e akomodimit, të shërbimit dhe të makinerive numri dhe pozicioni i hidrantëve duhet të jetë i tillë që kërkesat e paragrafit .5.1 të mund të përmbushen kur të gjitha dyert hermetike ndaj ujit dhe të gjitha dyert në paratiet e zonave kryesore vertikale janë të mbyllura.

.3 Kur aksesi në nivelin e poshtëm të një lokali makinerie mundësohet nëpërmjet një tuneli afërndenjës të boshtit, në pjesën e jashtme të këtij lokali, por pranë hyrjes së tij, duhet të vendosen dy hidrantë. Kur aksesi mundësohet nëpërmjet lokaleve të tjera, në njërin prej tyre, pranë hyrjes së lokalit të makinerisë, duhet të vendosen dy hidrantë. Kjo kërkesë nuk është e vlefshme për rastet kur tuneli apo lokalet afërndenjëse nuk janë pjesë e rrugëve të evakuimit.

.6 *Tubat dhe hidrantët*

.1 Për hidrantët dhe impiantet kryesore të mbrojtjes nga zjarri nuk duhet të përdoren materiale që nga nxehtësia bëhen shumë shpejt të papërdorshme, përveç nëse janë të mbrojtur siç duhet. Tubat dhe hidrantët duhet të vendosen në mënyrë të tillë që zorrët e shuarjes së zjarrit të mund të lidhen lehtësisht me ta. Instalimi i tyre duhet të jetë i tillë që të shmanget mundësia e ngrirjes. Në anijet me ngarkesë në kuvertë, pozicionet e hidrantëve duhet të jenë të tilla që ata të jenë gjithmonë të aksesueshëm dhe tubat duhet të instalohen në një distancë sa më të madhe për të shmangur rrezikun e dëmtimit të ngarkesës.

.2 Të gjitha zorrët për shuarjen e zjarrit duhet të jenë të pajisura me nga një valvul, në mënyrë

që të mund të hiqen gjatë kohës kur pompat janë në punë.

.3 Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, të gjitha degët e impiantit kryesor të mbrojtjes nga zjarri në kuvertën e hapur, të cilat përdoren për qëllime të ndryshme nga shuarja e zjarrit, duhet të pajisen me valvula ndërprerëse.

.7 *Zorrët për shuarjen e zjarrit*

.1 Zorrët për shuarjen e zjarrit duhet të jenë prej materialesh të paamortizueshme e të miratuara nga administrata e shtetit të flamurit, si dhe duhet të kenë një gjatësi të mjaftueshme për të hedhur një rrymë uji me presion në cilindo nga lokalet ku mund të lindë nevoja të përdoren. Çdo zorrë duhet të pajiset me një grykë dhe me xhuntot e nevojshme. Xhuntot dhe grykat e zorrëve duhet të jenë plotësisht të ndërkëmbyeshme. Zorrët e specifikuara në këtë kre si "zorrë për shuarjen e zjarrit" si dhe aksesorët dhe mekanizmat e tyre duhet të jenë menjëherë të disponueshme për përdorim në pozicione të dukshme pranë hidrantëve ose rakordeve. Gjithashtu, brenda anijeve që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, zorrët për shuarjen e zjarrit duhet të jenë të pashkëputshme nga hidrantët.

.2 Për çdo hidrant të specifikuar në paragrafin 5, duhet të ketë të paktën një zorrë për shuarjen e zjarrit. Gjatësia e një zorre për shuarjen e zjarrit nuk duhet të jetë më shumë se 20 metra në pjesën e kuvertës dhe të superstrukturave, dhe jo më shumë se 15 metra në lokalet e makinerive. Në anijet më të vogla, këto përmasa janë përkatësisht 15 dhe 10 metra.

.8 *Grykat*

1.1 Për qëllimet e këtij kreu, madhësitë standarde të grykave duhet të jenë 12 mm, 16 mm dhe 19 mm ose sa më të afërta me këto vlera. Në rastet kur përdoren sisteme të tjera, si sistemet e mjegullës, mund të lejohet përdorimi i grykave me diametër të ndryshëm.

1.2 Të gjitha grykat duhet të jenë të autorizuara për përdorim të kombinuar (spërkatës/me presion) si dhe të jenë të pajisura me makenizma mbyllëse.

.2 Në lokalet e akomodimit dhe shërbimit nuk është e nevojshme të përdoren gryka me madhësi mbi 12 mm.

.3 Në lokalet e makinerive dhe në pozicionet e jashtme, madhësia e grykës duhet të jetë e tillë që të mund të përftohet shkarkimi maksimal i mundshëm nga dy rryma nga pompa më e vogël, me presionin e specifikuar në paragrafin 4, me kusht që madhësia e grykës të mos jetë më e madhe se 19 mm.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA:

.9 *Pompat kundër zjarrit, impiantet kryesore të mbrojtjes nga zjarri, hidrantët, zorrët, grykat dhe disponueshmëria e menjëhershme e furnizimit me ujë*

.1 Kërkohet instalimi i një pompe të pavarur kundër zjarrit, e cila duhet të arrijë të nxjerrë, për qëllimin e shuarjes së zjarrit, të paktën një rrymë uji nga çdo hidrant zjarri, në presionin e specifikuar më poshtë. Kjo sasi uji nuk duhet të jetë më e vogël se dy të tretat e sasisë së nevojshme për t'u trajtuar nga pompat e sentinave kur ato përdoren për tharjen e këtyre të fundit. Gjatë shkarkimit të sasisë maksimale të sipërpërmendur nëpërmjet hidrantëve të zjarrit me grykë prej 12, 16 ose 19 mm, kjo pompë kundër zjarrit duhet të arrijë të ruajë presionet minimale të hidrantëve që specifikohen për anijet e kategorisë B.

.2 Anijet që transportojnë mbi 250 pasagjerë duhet të pajisen me një pompë shtesë kundër zjarrit,

e cila duhet të lidhet në mënyrë të përhershme me panelin kryesor të mbrojtjes nga zjarri. Kjo pompë duhet të furnizohet nga një burim energjie. Kjo pompë dhe burimi i saj i energjisë duhet të jenë në një dhomë të ndryshme nga ajo e pompës së specifikuar në paragrafin .9.1, si dhe duhet të pajisen në mënyrë të përhershme me një tub prurës të ujit të detit i cili duhet të pozicionohet jashtë lokalit të makinerisë. Kjo pompë duhet të arrijë të nxjerrë të paktën një rrymë uji nga çdo hidrant zjarri në anije, duke ruajtur një presion prej të paktën 0,3 N/mm2.

.3 Pompat e shërbimeve sanitare, pompat e balastit dhe të sentinave apo pompat e shërbimeve të përgjithshme mund të pranohen si pompa kundër zjarrit.

.4 Çdo anije duhet të pajiset me një impiant kryesor të mbrojtjes nga zjarri me diametër të mjaftueshëm për shpërndarjen efikase të shkarkimit maksimal të përcaktuar më sipër. Numri dhe pozicioni i hidrantëve duhet të jetë i tillë që të paktën një rrymë uji të mund të arrijë në çdo pjesë të anijes nga një zgjatim i vetëm i zorrës, siç specifikohet për anijet e kategorisë B në paragrafin .7.2.

.5 Çdo hidrant në anije duhet të jetë i pajisur me të paktën një zorrë për shuarjen e zjarrit.

.6 Në anijet ku lokalet e makinerive janë nën mbikëqyrje jo të vazhdueshme ose ku kërkohet vetëm një person përgjegjës për vrojtimin, impianti kryesor i mbrojtjes nga zjarri duhet të sigurojë një furnizim të menjëhershëm me ujë në presionin e duhur, me anë të ndezjes në distancë të një prej pompave kryesore kundër zjarrit nga ura e komandimit dhe stacioni i kontrollit të zjarrit, nëse ka, ose me anë të aktivizimit të vazhdueshëm të sistemit kryesor të zjarrit nga një prej pompave kryesore të zjarrit.

.7 Valvula shpërndarëse në secilën prej pompave kundër zjarrit duhet të jetë e pajisur me një valvul moskthimi.

4 Sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit (R 5 + 8 + 9 + 10)

.1 *Sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit me gaz: Të përgjithshme (R 5.1)*

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Tubat e nevojshëm për dërgimin e lëndës së shuarjes së zjarrit në lokalet e mbrojtura duhet të pajisen me valvula kontrolli të markuara në mënyrë të tillë që të tregojnë qartë hapësirat drejt të cilave janë drejtuar tubat. Duhet të merren masa të përshtatshme për të parandaluar depërtimin e paqëllim të kësaj lënde nëpër lokale.

.2 Instalimi i tubacioneve për shpërndarjen e lëndës së shuarjes së zjarrit dhe pozicionimi i grykave të shkarkimit duhet të jenë të tilla që të arrihet një shpërndarje e njëtrajtshme e lëndës shuarëse.

.3 Anija duhet të jetë e pajisur me mjete për mbylljen nga jashtë lokaleve të mbrojtura të të gjitha hapjeve që mund të lejojnë futjen e ajrit ose daljen e gazit.

.4 Në rast të çlirimit të lëndës së shuarjes së zjarrit, duhet të ketë mjete të posaçme për dhënien e një sinjali zanor në çdo lokal ku personeli punon apo ka akses. Ky alarm duhet të qëndrojë aktiv për një periudhë të përshtatshme përpara çlirimit të lëndës.

.5 Mjetet e kontrollit të çdo sistemi të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me gaz duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme dhe të thjeshta në përdorim, si dhe duhet të grupohen së bashku sa më pranë që të jetë e mundur, në pozicione që nuk kanë gjasa të izolohen nga zjarret në lokalet

e mbrojtura. Në çdo vendndodhje duhet të ketë udhëzime të qarta në lidhje me operimin e sistemit, duke pasur parasysh sigurinë e personelit.

.6 Nuk lejohet çlirimi automatik i lëndëve të shuarjes së zjarrit, përveçse në rastet e njësive lokale automatike të instaluara krahas sistemeve të palëvizshme për shuarjen e zjarrit, por të pavarura nga këto të fundit, mbi pajisjet në lokalet e makinerive apo në hapësirat e mbyllura brenda tyre të cilat paraqesin rrezikshmëri të lartë nga zjarri.

.7 Kur lënda e çliruar për shuarjen e zjarrit do të përdoret për mbrojtjen e më shumë se një lokali, sasia në dispozicion nuk duhet të jetë më e madhe se sasia maksimale e nevojshme për çdo lokal të mbrojtur.

.8 Përveçse kur lejohet ndryshe, kontejnerët nën presion që nevojiten për ruajtjen e lëndës së shuarjes së zjarrit duhet të vendosen jashtë lokaleve të mbrojtura në përputhje me paragrafin .1.11.

.9 Ekuipazhi ose personeli në tokë duhet të pajiset me mjetet e nevojshme për verifikimin, në kushte të sigurta, të sasisë së lëndës nëpër kontejnerë.

.10 Kontejnerët ku ruhet lënda për shuarjen e zjarrit dhe elementet përkatëse nën presion duhet të përputhen me kodet përkatëse të praktikës, duke pasur parasysh vendndodhjet e tyre dhe temperaturat maksimale të ambientit që pritet të përdoren.

.11 Kur lënda për shuarjen e zjarrit ruhet jashtë lokaleve të mbrojtura, ajo duhet të mbahet në një dhomë në vendndodhje të sigurt dhe lehtësisht të aksesueshme si dhe duhet të ventilohet në mënyrë efektive. Të gjitha mundësitë e aksesit në këtë dhomë preferohet të jenë nga kuverta e hapur dhe në çdo rast të pavarura nga lokali i mbrojtur.

Dyert e aksesit duhet të hapen nga jashtë, dhe paratiet dhe kuvertat, duke përfshirë dyert dhe mekanizmat e tjera të mbylljes së të gjitha hapjeve të tyre, të cilat përbëjnë ndarjet midis këtyre dhomave dhe lokaleve të mbyllura afërndenjëse, duhet të jenë hermetike ndaj gazit. Për qëllimin e zbatimit të tabelave në lidhje me rezistencën e paratieve dhe kuvertave ndaj zjarrit në Rregulloret II-2/B/4 ose II-2/B/5, sipas rastit, këto dhoma ruajtjeje duhet të trajtohen si stacione kontrolli.

.12 Në sistemet për shuarjen e zjarrit në bordin e anijeve të reja dhe në instalimet e reja në bordin e anijeve ekzistuese nuk lejohet përdorimi lëndëve për shuarjen e zjarrit që në vetvete ose në kushtet e parashikuara të përdorimit çlirojnë gaze toksike në sasi të tilla që paraqesin rrezik për personat apo që dëmtojnë mjedisin.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.13 Sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit me gaz duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.14 Anija duhet të jetë e pajisur me mjete për mbylljen nga jashtë lokaleve të mbrojtura të të gjitha hapjeve që mund të lejojnë futjen e ajrit ose daljen e gazit.

.15 Kur lënda për shuarjen e zjarrit ruhet jashtë lokaleve të mbrojtura, ajo duhet të mbahet në një dhomë e cila ndodhet pas paraties së përplasjes dhe që nuk përdoret për qëllime të tjera. Të gjitha mundësitë e aksesit në këtë dhomë preferohet të jenë nga kuverta e hapur dhe të pavarura nga lokali i mbrojtur. Nëse vendi i ruajtjes ndodhet nën kuvertë, ai nuk duhet të jetë më shumë se një kuvertë nën kuvertën e hapur dhe duhet të jetë drejtpërdrejt i aksesueshëm

nga kjo e fundit me anë të shkallëve të lëvizshme apo të palëvizshme.

Lokalet që ndodhen nën kuvertë ose ato që nuk mund të aksesohen nga kuverta e hapur duhet të pajisen me një sistem mekanik ajrimi të ndërtuar në mënyrë të tillë që të nxjerrë ajrin e shkarkuar nga fundi i lokalit dhe që të garantojë të paktën 6 qarkullime ajri në orë. Dyert e aksesit duhet të hapen nga jashtë, dhe paratiet dhe kuvertat, duke përfshirë dyert dhe mekanizmat e tjera të mbylljes së të gjitha hapjeve të tyre, të cilat përbëjnë ndarjet midis këtyre dhomave dhe lokaleve të mbyllura afërndenjëse, duhet të jenë hermetike ndaj gazit. Për qëllimet e zbatimit të tabelave 4.1, 4.2, 5.1 dhe 5.2, në pjesën B të këtij kreu, këto dhoma ruajtjeje duhet të trajtohen si stacione të kontrollit të zjarrit.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.16 Kur vëllimi i ajrit të lirë brenda depozitave të ajrit në cilindo prej lokaleve është i tillë që, nëse çlirohet brenda lokalit përkatës në rast zjarri, do të ndikonte seriozisht efikasitetin e sistemit të palëvizshëm të shuarjes së zjarrit, atëherë duhet të sigurohet një sasi më e madhe e lëndës së shuarjes së zjarrit.

.17 Furnitorët e sistemeve të palëvizshme për shuarjen e zjarrit duhet të sigurojnë një material përshkrues të këtij sistemi si dhe një listë kontrolli për mirëmbajtjen e tij, në gjuhën angleze dhe në gjuhën/gjuhët zyrtare të shtetit të flamurit.

.18 Sasia e lëndës së shuarjes së zjarrit duhet të kontrollohet të paktën një herë në vit nga një ekspert i autorizuar nga administrata, nga furnizuesi i sistemit ose nga një organizatë e njohur.

.19 Kontrolli periodik i realizuar nga kryeinxhinieri mekanik i anijes ose i organizuar nga drejtuesit e anijes duhet të shënohet në ditarin e anijes, duke specifikuar objektin dhe datën e këtij kontrolli.

.20 Në rast të pajisjeve për shuarjen e zjarrit të ndryshme nga ato të specifikuara, të instaluara p.sh. në dhomat e magazinimit, modeli dhe përmasat tyre duhet të jenë në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje për llojin e pajisjes në fjalë.

.21 Të gjitha dyert e lokaleve të mbrojtura me anë të impianteve me CO_2 duhet të kenë shënimin "Ky lokal mbrohet me anë të një impianti me CO_2 dhe duhet të evakuohet në rast të aktivizimit të pajisjes së alarmit".

.2 *Sistemet e dioksidit të karbonit (R 5.2)*

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

1.1 Për lokalet e ngarkesave, sasia e CO_2 në dispozicion, përveçse kur parashikohet ndryshe, duhet të jetë e mjaftueshme që të çlirojë një vëllim minimal gazi të lirë të barabartë me 30% të vëllimit bruto të lokalit më të madh të mbrojtur të ngarkesave në anije.

Nëse dy apo më shumë lokale ngarkesash lidhen nëpërmjet tubave të ventilimit, këto lokale duhet të konsiderohen si një i vetëm. Në anijet që përdoren për transportin e automjeteve, sasia e nevojshme e CO_2 duhet të jetë 45% e vëllimit bruto të lokalit më të madh të ngarkesave.

1.2 Në lokalet e makinerive sasia e dioksidit të karbonit duhet të jetë e mjaftueshme për të çliruar një vëllim minimal gazi të lirë të barabartë me vëllimin më të madh nga sa më poshtë:

.1 40% të vëllimit bruto të lokalit më të madh të mbrojtur të makinerisë, duke përjashtuar atë pjesë të veshjes mbi nivelin ku sipërfaqja horizontale e saj është 40% ose më e vogël se sipërfaqja horizontale e lokalit në fjalë të llogaritur në një distancë të ndërmjetme midis depozitës dhe pjesës më të ulët të veshjes; ose

.2 35% të vëllimit bruto të lokalit më të madh të mbrojtur të makinerisë, duke përfshirë edhe veshjen; me kusht që nëse dy apo më shumë lokale makinerie nuk janë plotësisht të ndara të konsiderohen si një i vetëm.

.2 Për qëllimet e këtij paragrafi, vëllimi i dioksidit të karbonit të lirë llogaritet me 0,56 m3/kg.

.3 Sistemi i palëvizshëm i tubacioneve duhet të jetë i tillë që 85% e gazit të mund të shkarkohet në lokal brenda 2 minutave.

.4 Mekanizmi i çlirimit të dioksidit të karbonit:

.1 Për çlirimin e dioksidit të karbonit në lokalet e mbrojtura dhe për sigurimin e funksioneve të alarmit duhet të garantohen dy komanda të veçanta. Për shkarkimin e gazit nga kontejnerët e ruajtjes duhet të përdoret vetëm një komandë. Për hapjen e valvulës së tubacioneve nëpërmjet të cilave gazi dërgohet në lokalin e mbrojtur duhet të përdoret një komandë e dytë.

.2 Të dyja këto komanda duhet të jenë të vendosura brenda një kutie ku specifikohet qartë lokali përkatës. Nëse kutia e komandave mbyllet, çelësi duhet të vendoset pranë saj, brenda një kase prej xhami.

.5 Administrata e shtetit të flamurit duhet të garantojë që lokalet ku ndodhen impiantet e CO_2 të kenë aksesin, ventilimin dhe pajisjet e duhura të komunikimit. Ajo duhet të marrë masat e nevojshme të sigurisë në lidhje me ndërtimin, instalimin, markimin, mbushjen dhe testimin e bombolave, tubave dhe pajisjeve të CO_2, si dhe për pajisjet përkatëse të kontrollit dhe të alarmit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.6 Për sistemet e dioksidit të karbonit duhet të respektohen dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.7 Administrata e shtetit të flamurit duhet të garantojë që lokalet ku ndodhen impiantet e CO_2 të kenë aksesin, ventilimin dhe pajisjet e duhura të komunikimit. Ajo duhet të marrë masat e nevojshme të sigurisë në lidhje me ndërtimin, instalimin, markimin, mbushjen dhe testimin e bombolave, tubave dhe pajisjeve të CO2, si dhe për pajisjet përkatëse të kontrollit dhe të alarmit.

.3 Sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit me shkumë me përhapje të ulët në lokalet e makinerive (R 8)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Kur, në shtesë të kërkesave të Rregullores 6, lokalet e makinerive janë të pajisura me një sistem të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me shkumë me përhapje të ulët, ky sistem duhet të arrijë të shkarkojë brenda pesë minutave, përmes tubave shkarkues të palëvizshëm, një sasi shkume të mjaftueshme për të mbuluar në një thellësi prej 150 mm zonën më të madhe ku mund të përhapet lënda djegëse e lëngshme. Sistemi duhet të arrijë të nxjerrë mjaftueshëm shkumë për

shuarjen e zjarreve të shkaktuara nga lënda djegëse. Ai duhet të jetë i pajisur me mekanizma për shpërndarjen efikase të shkumës nëpërmjet një sistemi të palëvizshëm tubash, valvulash apo rubinetash kontrolli, si dhe për dërgimin e shkumës në mënyrë efikase nga spërkatësit e palëvizshëm në pjesët e tjera të rrezikuara nga zjarri brenda lokalit të mbrojtur. Raporti i përhapjes së shkumës nuk duhet të jetë më i madh se 12 me 1.

.2 Mjetet e kontrollit të këtyre sistemeve duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme dhe të thjeshta në përdorim, si dhe duhet të grupohen së bashku sa më pranë që të jetë e mundur, në pozicione që nuk kanë gjasa të izolohen nga zjarret në lokalet e mbrojtura.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.3 Sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit me shkumë me përhapje të ulët në lokalet e makinerive duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.4 Sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit me shkumë me përhapje të lartë në lokalet e makinerive (R 9)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo sistem i palëvizshëm me shkumë me përhapje të lartë në lokalet e makinerive duhet të jetë në gjendje të shkarkojë shpejt përmes tubave shkarkues të palëvizshëm një sasi të mjaftueshme shkume për të mbushur lokalin më të madh që duhet të mbrohet, me një normë prej të paktën 1 metër thellësi për minutë. Sasia e disponueshme e lëngut që formon shkumë duhet të jetë e mjaftueshme për të prodhuar një vëllim shkume të barabartë me pesëfishin e vëllimit të lokalit më të madh që duhet mbrojtur. Raporti i përhapjes së shkumës nuk duhet të jetë më i madh se 1000 me 1.

.2 Kanalet e furnizimit për shpërndarjen e shkumës, kanalet e hyrjes së ajrit në gjeneratorin e shkumës dhe numri i njësive të prodhimit të shkumës duhet të jenë të tilla që të sigurojnë prodhimin dhe shpërndarjen efikase të shkumës.

.3 Instalimi i kanaleve shpërndarëse të gjeneratorit të shkumës duhet të jetë i tillë që zjarret në lokalet e mbrojtur të mos ndikojnë në pajisjen gjeneruese të shkumës.

.4 Gjeneratori i shkumës, burimet e tij të furnizimit me energji, lëngu që formon shkumën dhe mjetet e kontrollit të sistemit duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme dhe të thjeshta për t'u përdorur, si dhe duhet të grupohen së bashku sa më pranë që të jetë e mundur, në pozicione që nuk kanë gjasa të izolohen nga zjarret në lokalet e mbrojtura.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.5 Sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit me shkumë me përhapje të lartë në lokalet e makinerive duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.5 Sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit me anë të spërkatjes së ujit me presion, në lokalet e makinerive (R 10)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Çdo sistem i palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me ujë me presion në lokalet e makinerive duhet të pajiset me gryka spërkatëse të një lloji të miratuar.

.2 Numri dhe vendosja e grykave duhet të jetë e tillë që të garantojë një shpërndarje mesatare efikase të ujit, prej të paktën 5 litra/m2 në minutë në lokalet që duhet të mbrohen. Për zona veçanërisht të rrezikshme mund të merret në konsideratë zbatimi i normave më të larta. Grykat duhet të montohen mbi sentina, cisterna dhe zona të tjera ku mund të përhapet lënda djegëse e lëngshme, si dhe mbi zona specifike të lokaleve të makinerive të cilat rrezikohen nga zjarri.

.3 Sistemi mund të ndahet në seksione, valvulat e shpërndarjes së të cilave duhet të manovrohen nga pozicione lehtësisht të aksesueshme jashtë lokaleve që duhet të mbrohen dhe duhet të jenë të tilla që të mos rrezikojnë të izolohen nga zjarret në këto lokale.

.4 Sistemi duhet të mbahet në presionin e nevojshëm dhe pompa që e furnizon atë me ujë duhet të aktivizohet automatikisht nëpërmjet një rënieje presioni në sistem.

.5 Pompa duhet të jetë në gjendje të furnizojë njëkohësisht, me presionin e duhur, të gjitha seksionet e sistemit në cilëndo prej dhomave që duhen mbrojtur. Pompa dhe komandat e saj duhet të instalohen jashtë lokalit ose lokaleve që duhen mbrojtur. Në rast zjarri në lokalin ose lokalet e mbrojtura nga sistemi i spërkatjes me ujë, sistemi nuk duhet të dalë jashtë përdorimit.

.6 Duhet të merren masa paraprake për parandalimin e bllokimit të grykave nga papastërtitë e ujit ose të gërryerjes së tubacioneve, grykave, valvulave dhe pompave.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003:

.7 Pompa mund të aktivizohet nga një makineri e pavarur me djegie të brendshme, por nëse ajo furnizohet me energji nga një gjenerator emergjence i montuar në përputhje me dispozitat e pjesës D të kreut II-1, ky gjenerator duhet të instalohet në mënyrë të tillë që të ndizet automatikisht në rast ndërprerjeje të burimit kryesor të energjisë elektrike, në mënyrë që energjia e nevojshme për pompën sipas kërkesave të paragrafit 5 të disponohet menjëherë. Nëse pompa aktivizohet nga një makineri e pavarur me djegie të brendshme, ajo duhet të jetë e pozicionuar në mënyrë të tillë që zjarri në lokalin e mbrojtur të mos ndikojë në furnizimin me ajër të makinerisë.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.8 Sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit me ujë me presion në lokalet e makinerive duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

5 Pajisjet portative të shuarjes së zjarrit (R 6)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Të gjitha pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të jenë të një lloji dhe modeli të miratuar.

.2 Kapaciteti i kërkuar i pajisjeve portative të shuarjes së zjarrit me lëndë të lëngshme nuk duhet të jetë më i madh se 13,5 litra dhe jo më i vogël se 9 litra. Pajisjet e tjera të shuarjes duhet të jenë të paktën po aq portative sa pajisja e shuarjes me lëndë të lëngshme prej 13.5 litrash dhe

duhet të kenë një kapacitet të shuarjes së zjarrit të tillë që të jetë të paktën i barasvlershëm me atë të pajisjes së shuarjes me lëndë të lëngshme prej 9 litrash.

.3 Duhet të sigurohen mbushës rezervë për 50% të totalit të çdo lloj pajisjeje të shuarjes në bord. Një pajisje shuarjeje e të njëjtit lloj shërben si mbushës rezervë për një pajisje shuarjeje e cila nuk mund të rimbushet lehtësisht në bord.

.4 Në përgjithësi, pajisjet portative të shuarjes së zjarrit me CO2 nuk duhet të vendosen në lokalet e akomodimit. Kur pajisjet e shuarjes ndodhen në dhomat e radios, në panelet shpërndarëse dhe në vende të tjera të ngjashme, vëllimi i çdo lokali që përmban një ose më shumë pajisje për shuarjen e zjarrit duhet të jetë i tillë që ta kufizojë përqendrimin e avujve si rezultat i shkarkimit në jo më shumë se 5% të vëllimit neto të lokalit për qëllimin e kësaj rregulloreje. Vëllimi i CO2 duhet të llogaritet me 0,56 m3/kg.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.5 Pajisjet portative të shuarjes së zjarrit duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.6 Pajisjet e shuarjes së zjarrit me dioksid karboni nuk duhet të vendosen në lokalet e akomodimit. Në stacionet e kontrollit dhe lokalet e tjera që përmbajnë pajisje apo aparatura elektrike ose elektronike të nevojshme për sigurinë e anijes, duhet të sigurohen pajisje të shuarjes së zjarrit me lëndë që nuk është as përcjellëse e elektricitetit dhe as e dëmshme për pajisjet dhe aparaturat.

.7 Pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë që të jenë gati për përdorim në vende lehtësisht të dukshme dhe menjëherë të aksesueshme në çdo kohë në rast zjarri, si dhe në mënyrë të tillë që funksioni i tyre të mos cenohet nga kushtet e motit, dridhjet apo nga faktorë të tjerë të jashtëm. Pajisjet portative të shuarjes së zjarrit duhet të kenë mekanizma që tregojnë nëse ato janë përdorur.

.8 Duhet të sigurohen mbushës rezervë për 100% të 10 pajisjeve të para të shuarjes së zjarrit dhe 50% të pajisjeve të tjera të shuarjes së zjarrit që mund të rimbushen në bord.

.9 Për pajisjet e shuarjes së zjarrit të cilat nuk mund të rimbushen në bord, në vend të mbushësve rezervë duhet të sigurohen pajisje portative shtesë të shuarjes së zjarrit me të njëjtën sasi, lloj, kapacitet dhe numër, siç përcaktohet në paragrafin 13.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.10 Nuk lejohet përdorimi i pajisjeve të shuarjes së zjarrit që përmbajnë lëndë të cilat në vetvete ose në kushtet e parashikuara të përdorimit çlirojnë gaze toksike në sasi të tilla që paraqesin rrezik për personat apo që dëmtojnë mjedisin.

.11 Pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të jenë të përshtatshme për shuarjen e zjarreve që mund të jenë në afërsi të vendndodhjes së tyre.

.12 Një nga pajisjet portative të shuarjes së zjarrit e synuar për përdorim në një lokal të caktuar duhet të vendoset pranë hyrjes së këtij lokali.

.13 Numri minimal i pajisjeve të shuarjes së zjarrit duhet të jetë si më poshtë:

.1 në lokalet e akomodimit dhe shërbimit:

pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që distanca e tyre nga cilado pikë e lokalit të mos jetë më shumë se 10 metra në këmbë;

.2 një pajisje e shuarjes së zjarrit e përshtatshme për përdorim në zonat e tensionit të lartë duhet të vendoset në afërsi të çdo paneli elektrik ose nënpaneli me fuqi 20 kË ose më shumë;

.3 në kuzhina pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që distanca e tyre nga cilado pikë e lokalit të mos jetë më shumë se 10 metra në këmbë;

.4 një pajisje e shuarjes së zjarrit duhet të vendoset pranë dollapëve ku ruhen bojërat dhe pranë dhomave ku ruhen produktet që janë lehtësisht të ndezshme;

.5 të paktën një pajisje e shuarjes së zjarrit duhet të vendoset në urën e komandimit dhe në çdo stacion kontrolli.

.14 Pajisjet portative të shuarjes së zjarrit të parashikuara për përdorim në lokalet e akomodimit ose të shërbimit duhet të kenë një metodë të njëjtë përdorimi, për aq sa është praktikisht e mundur.

.15 Inspektimi periodik i pajisjeve të shuarjes së zjarrit:

administrata e shtetit të flamurit duhet të garantojë inspektimin si dhe testimin e funksionimit dhe të presionit të pajisjeve portative të shuarjes së zjarrit.

6 Masat për mbrojtjen nga zjarri në lokalet e makinerive (R 7)

Lokalet e makinerive të kategorisë A duhet të pajisen me:

NË ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART:

.1 një nga sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit si më poshtë:

.1 një sistem me gaz në përputhje me dispozitat përkatëse të paragrafëve 1 dhe 2 të Rregullores II-2/A/4, ose një sistem të barasvlershëm me ujë, në përputhje me dispozitat e MSC/Circ.1165 të IMO-s, e ndryshuar, duke marrë në konsideratë datën e ndërtimit të anijes;

.2 një sistem me shkumë me përhapje të lartë në përputhje me dispozitat përkatëse të paragrafit 4 të rregullores II- 2/A/4, duke marrë në konsideratë datën e ndërtimit të anijes;

.3 një sistem të spërkatjes me ujë me presion që përputhet me dispozitat përkatëse të paragrafit 5 të Rregullores II- 2/A/4, duke marrë në konsideratë datën e ndërtimit të anijes.

.2 të paktën një grup pajisjesh portative me shkumë/ajër të cilat përbëhen nga një grykë shkume/ajri me një lloj induktori që mund të lidhet me impiantin kryesor të mbrojtjes nga zjarri me anë të një zorre, si dhe nga një cisternë e lëvizshme që përmban të paktën 20 litra lëng shkumë-formues dhe nga një cisternë rezervë. Gryka duhet të jetë në gjendje të nxjerrë shkumë efikase që mund të shuajë zjarret e shkaktuara nga lënda djegëse e lëngshme, me një normë prej të paktën 1,5/m3 për minutë.

.3 në secilin nga lokalet e makinerive, pajisje të miratuara të shuarjes së zjarrit me shkumë, secila me një kapacitet prej të paktën 45 litra, ose pajisje të barasvlershme, të mjaftueshme në numër për të mundësuar lëvizjen e shkumës ose agjentëve të tjerë të shuarjes në cilëndo pjesë të

sistemeve të lëndës djegëse dhe vajrave lubrifikues me presion, të mekanizmave dhe të zonave të rrezikuara nga zjarri. Përveç kësaj, duhet të sigurohet një numër i mjaftueshëm pajisjesh portative të shuarjes së zjarrit me shkumë ose pajisje të barasvlershme, të cilat duhet të vendosen në mënyrë të tillë që distanca e tyre nga cilado pikë e lokalit të mos jetë më shumë se 10 metra në këmbë dhe që të ketë të paktën dy pajisje të tilla në secilin nga këto lokale.

NË ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI NËN 24 METRA DHE NË ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.4 një nga sistemet e palëvizshme të shuarjes së zjarrit të përcaktuara në paragrafin e mësipërm 1, dhe përveç kësaj në çdo lokal që përmban motorë me djegie të brendshme ose depozita dekantimi apo grupe të trajtimit të lëndës djegëse të lëngshme, me një pajisje të shuarjes së zjarrit me shkumë me kapacitet prej të paktën 45 litra ose pajisje të barasvlershme, të mjaftueshme në numër për të mundësuar lëvizjen e shkumës ose agjentëve të tjerë të shuarjes në cilëndo pjesë të sistemeve të lëndës djegëse dhe vajrave lubrifikues me presion, të mekanizmave dhe të zonave të rrezikuara nga zjarri, dhe

.5 një pajisje portative të shuarjes së zjarrit të përshtatshme për shuarjen e zjarreve të shkaktuara nga lënda djegëse për çdo 746 kË ose një fraksion të kësaj fuqie në këtë makineri; me kusht që në secilin nga këto lokale të vendosen jo më pak se dy dhe as më shumë se gjashtë pajisje të shuarjes së zjarrit.

Kjo rregullore lejon zëvendësimin e disa prej këtyre gjashtë pajisjeve portative të shuarjes së zjarrit me një sistem të palëvizshëm me shkumë me përhapje të ulët.

NË ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B ME GJATËSI 24 METRA E LART:

.6 Çdo lokal makinerie duhet të jetë i pajisur me dy mekanizma të përshtatshme për spërkatjen e hollë me ujë, të cilat mund të përbëhen nga një tub metali i vendosur në formë L-je, ku ana e gjatë është rreth 2 metra dhe lidhet me një zorrë për shuarjen e zjarrit, ndërsa ana e shkurtër është rreth 250 mm dhe është e pajisur me një grykë të palëvizshme për spërkatjen e hollë me ujë, ose mund të pajiset me një grykë të spërkatjes me ujë.

NË ANIJET E REJA TË KATEGORIVE B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.7 Kur nafta e nxehur përdoret si lëndë ngrohëse, mund të kërkohet gjithashtu që dhomat e kaldajave të pajisen me pajisje të përhershme ose portative për sistemet lokale të spërkatjes me ujë me presion ose të shpërndarjes së shkumës mbi dhe nën dysheme për qëllime të shuarjes së zjarrit.

NË ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE, ME GJATËSI 24 METRA E LART; NË ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2003, TË CERTIFIKUARA PËR TRANSPORTIN E MË SHUMË SE 400 PASAGJERËVE DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B TË CERTIFIKUARA PËR TRANSPORTIN E MË SHUMË SE 400 PASAGJERËVE:

.8 .1 Lokalet e makinerive të kategorisë A me vëllim mbi 500 m3, përveç sistemit të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit që kërkohet nga kjo rregullore, duhet të mbrohen me anë të një lloji të miratuar sistemi të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me ujë ose me anë të ndonjë sistemi lokal të barasvlershëm për shuarjen e zjarrit, bazuar në udhëzimet e MSC/Circ.913 të IMO-s "Udhëzime për miratimin e sistemeve lokale të palëvizshme të shuarjes së zjarrit me ujë për

përdorim në lokalet e makinerive të kategorisë A".

Në rastin e lokaleve të makinerive të cilat nuk janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme, sistemi i shuarjes së zjarrit duhet të jetë i pajisur me mekanizma të ndezjes automatike si dhe manuale. Në rastin e lokaleve të makinerive të cilat janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme, mjafton që sistemi për shuarjen e zjarrit të jetë i pajisur vetëm me një mekanizëm të ndezjes manuale.

.2 Sistemet lokale të palëvizshme të shuarjes së zjarrit përdoren, pa nevojën e fikjes së motorit, evakuimit të personelit apo izolimit të lokaleve, për mbrojtjen e lokaleve të mëposhtme:

.1 pjesët e rrezikuara nga zjarri të makinerive me djegie të brendshme, të cilat përdoren si burim kryesor për prodhimin e energjisë dhe vënien në lëvizje të anijes,

.2 pjesën e përparme të kaldajave,

.3 pjesët e rrezikuara nga zjarri të inceneratorëve, dhe

.4 purifikuesit e lëndës djegëse të lëngshme të nxehur.

.3 Aktivizimi i cilitdo prej sistemeve me përdorim lokal duhet të japë një alarm të qartë akustik dhe vizual në lokalin e mbrojtur dhe në stacionet nën mbikëqyrjen e vazhdueshme të personelit. Alarmi duhet të tregojë sistemin specifik që aktivizohet. Kërkesat për sistemin e alarmit të përshkruara në këtë paragraf janë suplementare dhe nuk zëvendësojnë sistemet e diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit të specifikuara në pjesët e tjera të këtij kreu.

7 Masat e posaçme në lokalet e makinerive (R 11)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Numri i baxhave, dyerve, ventilatorëve, daljeve të oxhakëve për shkarkimin e gazeve dhe daljeve të tjera të lokaleve të makinerisë duhet të reduktohet në një numër minimal në përputhje me nevojat për ajrim dhe për funksionimin e duhur dhe të sigurt të anijes.

.2 Baxhat duhet të jenë prej çeliku dhe nuk duhet të përmbajnë panele xhami. Duhet të merren masat e duhura për të lejuar shkarkimin e tymit nga lokalet që duhen mbrojtur në rast zjarri.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.3 Të gjitha dyert, me përjashtim të atyre hermetike që manovrohen me burim ndihmës energjie, do të jenë të tilla që, në rast zjarri brenda hapësirës, të sigurohet mbyllja e tyre me anë të mekanizmave të mbylljes me burim ndihmës energjie, ose të jenë dyer me mbyllje automatike, të cilat mbyllen edhe kundrejt një pjerrësie të pafavorshme prej 3,5 ° dhe kanë një mekanizëm të sigurt frenimi, të pajisur me një pajisje lirimi që manovrohet nga distanca.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.4 Në anët e lokalit të makinerisë nuk duhet të ketë dritare. Kjo nuk pengon përdorimin e xhamit në sallat e komandës brenda lokaleve të makinerive.

.5 Duhet të sigurohen mjete kontrolli për:

.1 hapjen dhe mbylljen e baxhave, mbylljen e daljeve të oxhaqeve për shkarkimin e gazeve dhe

mbylljen e kllapave të ventilatorëve;

.2 lejimin e shkarkimit të tymit;

.3 mbylljen e dyerve që manovrohen me burim ndihmës energjie ose vënien në veprim të mekanizmit të lirimit në dyert e ndryshme nga ato hermetike që manovrohen me burim ndihmës energjie;

.4 ndalimin e ventilatorëve të ajrimit; dhe

.5 ndalimin e ventilatorëve me thithje dhe fryrje, pompave të transferimit të lëndës djegëse të lëngshme, pompave të grupeve të trajtimit të lëndës djegëse të lëngshme dhe pompave të tjera të ngjashme të lëndës djegëse. Për anijet e ndërtuara më ose pas datës 1 janar 2003 pompat e tjera të ngjashme të lëndës djegëse nënkuptojnë pompat e shërbimit të vajrave lubrifikues, pompat e qarkullimit të vajrave termike dhe ndarësit e vajrave. Megjithatë, paragrafi .6 i kësaj rregulloreje nuk është e nevojshme të zbatohet për ndarësit e ujit me naftë.

.6 Pajisjet e kontrollit të kërkuara në paragrafin .5 dhe në Rregulloren II-2/A/10.2.5 duhet të vendosen jashtë lokalit në fjalë, ku nuk ka rrezik që ato të dëmtohen në rast zjarri në lokalin të cilit i shërbejnë. Këto pajisje kontrolli, së bashku me pajisjet e kontrollit të çdo sistemi të kërkuar për shuarjen e zjarrit, duhet të vendosen në një pikë të vetme kontrolli, ose të grupohen në sa më pak pika që të jetë e mundur. Këto pika duhet të mund të aksesohen në mënyrë të sigurt nga kuverta e hapur.

.7 Kur hyrja në një lokal makinerie të kategorisë A ndodhet në pjesën e poshtme të lokalit dhe lidhet me një tunel boshti afërndenjës, në tunelin e boshtit, pranë derës hermetike ndaj ujit, duhet të ndodhet një derë prej çeliku të lehtë dhe rezistente ndaj nxehtësisë, e cila mund të manovrohet nga të dy anët e saj.

8 Spërkatësi automatik, sistemet për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit (R 12)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Sistemet automatike të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit duhet të mund të komandohen në mënyrë të menjëhershme dhe në çdo kohë, pa qenë nevoja për asnjë ndërhyrje nga ana e ekuipazhit për vënien e tyre në punë. Ato duhet të jenë të pajisura me tuba të mbushur me ujë. Megjithatë, seksione të vogla të ekspozuara mund të jenë të pajisura me tuba të boshatisur, kur kjo përbën një masë paraprake të nevojshme. Çdo pjesë e sistemit që mund të ekspozohet ndaj temperaturave të ngrirjes gjatë funksionimit duhet të ketë mbrojtje të përshtatshme ndaj ngrirjes. Ato duhet të mbahen të mbushura nën presionin e nevojshëm dhe duhet të kenë një burim furnizimi të vazhdueshëm me ujë, siç kërkohet nga kjo rregullore.

.2 Në çdo seksion të spërkatësve duhet të vendosen mjete të cilat lëshojnë në mënyrë automatike sinjale vizuale dhe zanore alarmi në një apo disa indikatorë sa herë që një spërkatës vihet në punë. Këta indikatorë duhet të diktojnë se në cilin seksion të sistemit ka rënë zjarri dhe duhet të jenë të përqendruar në urën e komandimit. Ndërkohë, alarmet vizuale dhe akustike të indikatorit duhet të vendosen në një vend të ndryshëm nga ura e komandimit, për të siguruar që alarmi i zjarrit të diktohet menjëherë nga ekuipazhi. Sistemi i alarmit duhet të jetë i tillë që të diktojë nëse sistemi ka pësuar ndonjë defekt.

.3 Spërkatësit duhet të grupohen në seksione të veçanta, ku secili prej tyre duhet të përmbajë jo më shumë se 200 spërkatës. Një seksion spërkatësish nuk duhet t'u shërbejë më shumë se dy kuvertave dhe nuk duhet të shtrihet në më shumë se një zonë vertikale, me përjashtim të rastit

kur mund të provohet se sistemet ku një seksion spërkatësish u shërben më shumë se dy kuvertave apo shtrihet në më shumë se një zonë vertikale nuk do kompromentojnë mbrojtjen e anijes nga zjarri.

.4 Çdo seksion spërkatësish duhet të mund të izolohet nga një valvul e vetme bllokuese. Në çdo seksion, valvula bllokuese duhet të jetë lehtësisht e aksesueshme dhe vendndodhja e saj duhet të jetë e përcaktuar qartë dhe e pandryshueshme. Duhet të sigurohen mjete për të parandaluar vënien në punë të valvulave bllokuese nga persona të paautorizuar.

.5 Në valvulat bllokuese të çdo seksioni, si dhe në një pikë qendrore, duhet të vendoset një matës që tregon presionin në sistem.

.6 Spërkatësit duhet të jenë rezistentë ndaj gërryerjes së shkaktuar nga kushtet atmosferike detare. Në lokalet e akomodimit dhe shërbimit, spërkatësit duhet të vihen në punë brenda një diapazoni temperaturash nga 68 në 79°C. Si rast përjashtimor, në vendndodhje të tilla si dhomat e tharjes, ku temperaturat e ambientit mund të jenë të larta, temperatura e vënies në punë mund të rritet me jo më shumë se 30 °C mbi temperaturën maksimale të pjesës së sipërme të lokalit përkatës.

.7 Pranë çdo indikatori duhet të afishohet një listë apo plan që tregon lokalet që mbulohen dhe vendndodhjen e zonës për çdo seksion. Duhet të disponohen udhëzime të përshtatshme për testimin dhe mirëmbajtjen.

.8 Spërkatësit duhet të vendosen në pjesën e sipërme të lokaleve dhe mes tyre duhet të lihet një distancë e tillë që të kenë një normë mesatare shkarkimi prej jo më pak se 5 litra/m2 për minutë mbi hapësirën nominale të mbuluar nga spërkatësit.

Spërkatësit duhet të vendosen sa më larg trarëve apo objekteve të tjera që kanë gjasa të pengojnë hedhjen e ujit, dhe në pozicione të tilla që lejojnë që materialet e ndezshme brenda lokalit të spërkaten mirë.

.9 Duhet të sigurohet një depozitë nën presion me një vëllim të barabartë me të paktën dyfishin e vëllimit të ujit të specifikuar në këtë paragraf. Depozita duhet të mbajë një rezervë të përhershme uji të freskët, të barasvlershme me sasinë e ujit që do të shkarkohej në minutë nga pompa e përmendur në paragrafin 12. Duhet të merren masa për të ruajtur një presion të caktuar të ajrit në depozitë, për të siguruar që në rastet kur rezerva e ujit të freskët në depozitë është përdorur, presioni të mos jetë më i vogël se presioni i punës i spërkatësit plus presioni i ushtruar nga një nivel uji i matur nga fundi i depozitës deri te spërkatësi më i lartë i sistemit. Duhet të sigurohen mjete të përshtatshme për rikuperimin e ajrit nën presion dhe për rifurnizimin e rezervës së ujit të freskët në depozitë. Për të treguar nivelin e saktë të ujit në depozitë, duhet të vendoset një manometër prej qelqi.

.10 Duhet të merren masa për të parandaluar depërtimin e ujit të detit në depozitë. Depozita nën presion duhet të pajiset me një valvul efikase çliruese dhe me një manometër presioni. Në secilën prej pikave të lidhjes së manometrit duhet të vendosen valvula bllokuese ose rubineta.

.11 Duhet të sigurohet një pompë e veçantë e lidhur me burim energjie vetëm me qëllim që të vazhdojë në mënyrë automatike shkarkimi i ujit nga spërkatësit. Pompa duhet të vihet në punë automatikisht me rënien e presionit në sistem, përpara se rezerva e mbetur e ujit të freskët në depozitën nën presion të harxhohet plotësisht.

.12 Pompa dhe sistemi i tubacioneve duhet të jenë në gjendje të ruajnë presionin e nevojshëm në nivelin e spërkatësit më të lartë, për të siguruar lëshimin e vazhdueshëm të ujit të mjaftueshëm për mbulimin e njëkohshëm të një sipërfaqeje minimale prej 280 m2, me normën e shkarkimit

të specifikuar në paragrafin .8. Për anijet e reja të kategorisë C dhe D, me një gjatësi më të vogël se 40 metra dhe me një sipërfaqe totale të mbrojtur prej më pak se 280 m2, administrata e shtetit të flamurit mund të përcaktojë sipërfaqen që duhet të merret në konsideratë për llogaritjen e kapacitetit të pompave dhe mjeteve të tjera furnizuese.

.13 Në anën dalëse të saj, pompa duhet të jetë e pajisur me valvul kontrolli me një tub shkarkues të shkurtër e të hapur. Diametri efektiv i valvulës dhe tubit duhet të jetë i tillë që të lejojë kalimin e shkarkimit të nevojshëm të pompës, duke ruajtur në sistem presionin e specifikuar në paragrafin .9.

.14 Nëse është e mundur, pika e futjes së ujit të detit në pompë duhet të ndodhet në të njëjtin lokal me pompën, dhe duhet të jetë e pozicionuar në mënyrë të tillë që, gjatë kohës kur anija është në lundrim, të mos jetë e nevojshme ndërprerja e furnizimit të pompës me ujë deti për qëllime të tjera përveç inspektimit apo riparimit të pompës.

.15 Pompa dhe depozita e spërkatësit duhet të ndodhen mjaftueshëm larg lokaleve të makinerive dhe nuk duhet të jenë të vendosura në lokale që duhet të mbrohen nga sistemi i spërkatjes.

.16 Për pompën e ujit të detit dhe sistemin automatik të sinjalizimit dhe diktimit, nuk duhet të ketë më pak se dy burime të furnizimit me energji. Kur burimet e energjisë për pompën janë elektrike, ato duhet të konsistojnë në një gjenerator kryesor dhe një burim energjie rezervë për raste emergjence. Pompa duhet të furnizohet me energji edhe nga paneli shpërndarës kryesor edhe nga paneli shpërndarës i emergjencës, nëpërmjet fiderave të veçantë të destinuar posaçërisht për këtë qëllim. Fiderat duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë që të mos kalojnë në kuzhinat e anijes, lokalet e makinerive dhe lokalet e tjera të mbyllura me rrezikshmëri të lartë nga zjarri, me përjashtim të rasteve kur kalimi nëpër hapësira të tilla është i pashmangshëm për të arritur te panelet shpërndarëse përkatëse. Ata duhet të kalojnë nëpër një çelës komutator automatik të vendosur pranë pompës së spërkatësit. Ky çelës lejon furnizimin me energji nga paneli shpërndarës kryesor për sa kohë që furnizimi prej këtij të fundit është i mundur, dhe duhet të projektohet në mënyrë të tillë që në mungesë të furnizimit nga ky panel, furnizimi të bëhet automatikisht nga paneli shpërndarës i emergjencës. Çelësat në panelin shpërndarës kryesor dhe në panelin shpërndarës të emergjencës emërtohen qartë dhe mbahen zakonisht të mbyllur. Fiderat në fjalë nuk duhet të kenë asnjë çelës tjetër. Një nga burimet e furnizimit me energji të sistemit të sinjalizimit dhe diktimit duhet të jetë burim emergjence. Kur një prej burimeve të energjisë të pompës është një motor me djegie të brendshme, ai duhet jo vetëm të plotësojë kërkesat e paragrafit .15, por edhe të pozicionohet në mënyrë të tillë që në rast zjarri në një prej lokaleve të mbrojtura, të mos cenohet furnizimi i makinerisë me ajër.

.17 Sistemi i spërkatjes duhet të jetë i lidhur me impiantin anijes për mbrojtjen nga zjarri, dhe në këtë pikë lidhjeje duhet të ndodhet një valvul moskthimi me mbyllje me vidë, e cila do të parandalojë kundër-rrjedhjen e ujit nga sistemi i spërkatjes te impianti për mbrojtjen nga zjarri.

.18 Në çdo seksion të spërkatësve duhet të vendoset një valvul kontrolli për testimin e alarmit automatik, duke shkarkuar një sasi uji të barasvlershme me atë që do të shkarkohej me vënien në punë të një spërkatësi. Valvula e kontrollit për çdo seksion duhet të vendoset pranë valvulës bllokuese të atij seksioni.

.19 Duhet të merren masa për testimin e funksionimit automatik të pompës me reduktimin e presionit në sistem.

.20 Çelësat duhet të vendosen në një prej pozicioneve diktuese të përmendura në paragrafin .2, të cilat aktivizojnë alarmin dhe indikatorët për çdo seksion të spërkatësve që do të testohet.

.21 Për secilin seksion duhet të ketë të paktën 6 koka spërkatëse rezervë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.22 Sistemet automatike të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit duhet të jenë të një lloji të miratuar, në pajtim me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.23 Për anijet e reja të kategorisë C dhe D, me një gjatësi më të vogël se 40 metra dhe me një sipërfaqe totale të mbrojtur prej më pak se 280 m2, administrata e shtetit të flamurit mund të përcaktojë sipërfaqen që duhet të merret në konsideratë për llogaritjen e kapacitetit të pompave dhe mjeteve të tjera furnizuese.

9 Sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit (R 13)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 *Të përgjithshme*

.1 Të gjitha sistemet e nevojshme të palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit me sinjalizatorë me komandim manual duhet të jenë të manovrueshme në mënyrë të menjëhershme dhe në çdo kohë.

.2 Burimet e energjisë dhe qarqet elektrike të nevojshme për komandimin e sistemit duhet të monitorohen për të konstatuar sipas rastit humbjet e energjisë apo defektet. Shfaqja e një defekti duhet të aktivizojë një sinjal vizual dhe zanor defekti në panelin e kontrollit, i cili duhet të jetë i ndryshëm nga sinjali i zjarrit.

.3 Për pajisjet elektrike që përdoren për komandimin e sistemit të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit nuk duhet të ketë më pak se dy burime furnizimi me energji, njëri prej të cilëve duhet të jetë burim emergjence. Furnizimi duhet të bëhet me anë të fiderave të veçantë të destinuar posaçërisht për atë qëllim. Këta fidera duhet të kalojnë nëpër një çelës komutator automatik i cili ndodhet në panelin e kontrollit të sistemit të diktimit të zjarrit ose pranë këtij paneli.

.4 Detektorët dhe sinjalizatorët me komandim manual duhet të grupohen në seksione. Aktivizimi i një detektori apo sinjalizatori me komandim manual duhet të aktivizojë një sinjal vizual dhe zanor zjarri në panelin e kontrollit dhe në indikatorë. Nëse kanë kaluar 2 minuta nga aktivizimi i sinjaleve dhe nuk ka patur asnjë reagim ndaj tyre, në lokalet e shërbimit dhe të akomodimit të ekuipazhit, në stacionet e kontrollit dhe në lokalet e makinerive duhet të aktivizohet automatikisht një alarm akustik. Sistemi i alarmit akustik nuk është nevoja të jetë pjesë përbërëse e sistemit të diktimit.

.5 Paneli i kontrollit ndodhet në urën e komandimit ose në stacionin kryesor të kontrollit të zjarrit.

.6 Indikatorët duhet të tregojnë minimalisht seksionin në të cilin është vënë në punë një detektor apo një sinjalizator me komandim manual. Të paktën një indikator duhet të jetë i pozicionuar në mënyrë të tillë që të jetë lehtësisht i aksesueshëm nga anëtarët përgjegjës të ekuipazhit në çdo kohë, qoftë në det apo në port, me përjashtim të rasteve kur anija është jashtë shërbimi. Një indikator duhet të vendoset në urën e komandimit në rast se paneli i kontrollit ndodhet në stacionin kryesor të kontrollit të zjarrit.

.7 Në ose pranë çdo indikatori duhet të afishohet informacion i qartë lidhur me lokalet e mbuluara dhe vendndodhjen e seksioneve.

.8 Përgjithësisht, kur sistemi i diktimit të zjarrit nuk përfshin mjete për identifikimin nga distanca të secilit detektor veçmas, asnjë seksion nuk duhet të mbulojë më shumë se një kuvertë brenda lokaleve të akomodimit, shërbimit dhe kontrollit, me përjashtim të seksioneve që përfshijnë një shkallë të mbyllur. Për të shmangur çdo vonesë në identifikimin e burimit të zjarrit, numri i lokaleve të mbyllura të përfshira në çdo seksion duhet të kufizohet në numrin e përcaktuar nga administrata e shtetit të flamurit. Në asnjë rast nuk lejohen më shumë se 50 lokale të mbyllura brenda një seksioni. Nëse sistemi i diktimit është i pajisur me detektorë zjarri të identifikueshëm nga distanca dhe në mënyrë individuale, seksionet mund të përfshijnë disa kuverta dhe të jenë në funksion të një numri të pakufizuar lokalesh të mbyllura.

.9 Nëse nuk ekziston një sistem i diktimit të zjarrit i aftë për të identifikuar çdo detektor nga distanca dhe në mënyrë individuale, një seksion detektorësh nuk duhet të jetë në funksion të lokaleve në të dy anët e anijes apo në funksion të më shumë se një kuverte, si dhe nuk duhet të shtrihet në më shumë se një zonë kryesore vertikale. Përjashtim bën rasti kur administrata e shtetit të flamurit, me bindjen se kjo nuk do të kompromentojë mbrojtjen e anijes nga zjarri, mund të lejojë që ky seksion detektorësh të jetë në funksion të të dy anëve të anijes dhe të më shume se një kuverte. Në anijet e pajisura me detektorë zjarri individualisht të identifikueshëm, një seksion mund të jetë në funksion të lokaleve në të dy anët e anijes dhe të më shumë se një kuverte, por nuk mund të shtrihet në më shumë se një zonë vertikale.

.10 Një seksion detektorësh zjarri që përfshin një stacion kontrolli, një lokal shërbimi ose një lokal akomodimi nuk duhet të përfshijë një lokal makinerie.

.11 Detektorët duhet të vihen në punë me anë të nxehtësisë, tymit apo produkteve të tjera të djegies, flakës apo çdo kombinimi të këtyre faktorëve. Administrata e shtetit të flamurit mund të marrë në konsideratë edhe detektorë që vihen në punë me anë të faktorëve të tjerë që sinjalizojnë hapjen e zjarrit, me kushtin që ata të mos kenë ndjeshmëri më të ulët se detektorët e tjerë. Detektorët e flakëve duhet të përdoren vetëm së bashku me detektorët e tymit apo të nxehtësisë.

.12 Duhet të jepen udhëzime të përshtatshme dhe pjesë rezervë për testim dhe mirëmbajtje.

.13 Funksionimi i sistemit të diktimit duhet të testohet në mënyrë periodike sipas kërkesave të administratës së shtetit të flamurit, nëpërmjet pajisjeve që prodhojnë ajër të nxehtë në temperaturën e duhur ose tym apo grimca aerosoli me shkallën e duhur të dendësisë apo me përmasat e duhura të grimcave, si dhe fenomene të tjera që sinjalizojnë hapjen e një zjarri dhe ndaj të cilave detektori është projektuar të reagojë.

Të gjithë detektorët duhet të jenë të tillë që të jetë i mundur testimi i funksionimit të tyre të duhur dhe të mund t'i rikthehen funksionit të tyre normal të survejimit pa qenë nevoja për zëvendësim të ndonjë pjese.

.14 Sistemi i diktimit të zjarrit nuk duhet të përdoret për qëllime të tjera. Megjithatë, mund të lejohet që mbyllja e dyerve zjarrduruese apo kryerja e funksioneve të tjera të ngjashme të bëhen nga paneli i kontrollit.

.15 Sistemet e diktimit të zjarrit me kapacitetin për të identifikuar zonën e rënies së zjarrit duhet të konfigurohen në mënyrë të tillë që:

— të mos jetë i mundur dëmtimi i një qarku nga zjarri në më shumë se një pikë të tij,

— të jenë marrë masa për të garantuar që defektet (p.sh. ndërprerjet e energjisë, rënia e

tensionit, masa) që ndodhin në qark të mos shkaktojnë mosfunksionim të të gjithë qarkut,

— të jenë marrë të gjitha masat për të lejuar rikthimin e sistemit në konfigurimin fillestar në rast avarie (elektrike, elektronike, informatike),

— alarmi i parë që sinjalizon rënien e zjarrit të mos pengojë aktivizimin e alarmeve të tjera të zjarrit nga detektorë të tjerë.

.2 *Kërkesat për instalimin*

.1 Sinjalizatorët me komandim manual duhet të instalohen në çdo lokal akomodimi, lokal shërbimi dhe stacion kontrolli. Në çdo dalje duhet të vendoset një sinjalizator me komandim manual. Sinjalizatorët me komandim manual duhet të jenë lehtësisht të aksesueshëm në korridoret e çdo kuverte, në mënyrë të tillë që asnjë pjesë e korridorit të mos ndodhet më shumë se 20 metra larg një sinjalizatori me komandim manual.

.2 Detektorët e tymit duhet të instalohen në çdo shkallë, korridor dhe rrugë evakuimi në brendësi të lokaleve të akomodimit.

.3 Në rastet kur kërkohet një sistem i palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit për mbrojtjen e lokaleve të ndryshme nga ato të specifikuara në paragrafin .2.2, në çdo lokal të tillë duhet të instalohet të paktën një detektor në përputhje me paragrafin .1.11.

.4 Pozicioni i detektorëve duhet të zgjidhet në mënyrë të tillë që ata të kenë një performancë optimale. Duhet të shmangen pozicionet pranë trarëve dhe kanaleve të ajrimit apo pozicionet e tjera ku qarkullimi i ajrit mund të ndikojë negativisht në performancën e detektorëve, si dhe pozicionet ku ata kanë gjasa të pësojnë tronditje apo dëmtime fizike. Në përgjithësi, detektorët që ndodhen në pjesën e sipërme duhet të kenë një distancë minimale prej 0,5 m nga paratiet.

Lloji i detektorit	Sipërfaqja maksimale e dyshemesë që mbulohet nga një detektor (m2)	Distanca maksimale midis qendrave (m)	Distanca maksimale nga paratiet (m)
Nxehtësia Tymi	37 74	9 11	4,5 5,5

.5 Largësia maksimale midis detektorëve duhet të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Administrata e shtetit të flamurit mund të kërkojë ose të lejojë largësi të tjera midis detektorëve bazuar në të dhënat e testimit që tregojnë karakteristikat e detektorëve.

.6 Rrjetet elektrike që janë pjesë e sistemit duhet të organizohen në mënyrë të tillë që të mos kalojnë nëpër kuzhinat e anijes, lokalet e makinerive dhe lokalet e tjera të mbyllura me rrezikshmëri të lartë nga zjarri, me përjashtim të rasteve kur kalimi i tyre nëpër këto lokale është i domosdoshëm për të siguruar diktimin ose sinjalizimin e zjarrit, ose për të bërë lidhjen me burimin përkatës të energjisë.

.3 *Kërkesat e projektimit*

.1 Sistemi dhe pajisjet duhet të projektohen në mënyrë të tillë që t'i rezistojnë luhatjeve dhe regjimeve kalimtare të tensionit, ndryshimeve të temperaturës së ambientit, dridhjeve, lagështisë, tronditjeve, goditjeve dhe gërryerjes, fenomene të cilat ndodhin rëndom në anije.

.2 Detektorët e tymit që instalohen në shkallë, në korridore dhe në rrugët e evakuimit në brendësi të lokaleve të akomodimit, sipas kërkesave të paragrafit .2.2, duhet të arrijnë të vihen në punë kur dendësia e tymit arrin një përqendrim mbi 2% për metër, dhe në çdo rast përpara se ky përqendrim të tejkalojë 12,5% për metër.

Detektorët e tymit që instalohen në lokale të tjera duhet të vihen në punë brenda vlerave kufi të ndjeshmërisë të përcaktuara nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh shmangien e mungesës së ndjeshmërisë së detektorëve apo shmangien e mbindjeshmërisë së tyre.

.3 Detektorët e nxehtësisë duhet të arrijnë të vihen në punë kur temperatura arrin mbi 54 °C, dhe në çdo rast përpara se kjo temperaturë të tejkalojë 78 °C, në rastet kur rritja e temperaturës në këto nivele ndodh me një ritëm prej më shumë se 1°C për minutë. Nëse ritmet e rritjes së temperaturës janë më të larta, detektori i nxehtësisë duhet të vihet në punë brenda temperaturave kufi të përcaktuara nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh shmangien e mungesës së ndjeshmërisë së detektorëve apo shmangien e mbindjeshmërisë së tyre.

.4 Temperatura e lejueshme për vënien në punë të detektorëve të nxehtësisë mund të rritet deri në 30 °C mbi temperaturën maksimale të pjesës së sipërme të dhomave të tharjes dhe lokaleve të ndryshme me një temperaturë ambienti përgjithësisht të lartë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

4.1 Sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit duhet të jenë të një lloji të miratuar në pajtim me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

4.2 Në të gjitha lokalet e akomodimit, lokalet e shërbimit dhe stacionet e kontrollit, duhet të instalohen sinjalizatorë me komandim manual në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri. Në çdo dalje duhet të vendoset një sinjalizator me komandim manual. Sinjalizatorët me komandim manual duhet të jenë lehtësisht të aksesueshëm në korridoret e çdo kuverte, në mënyrë të tillë që asnjë pjesë e korridorit të mos ndodhet më shumë se 20 metra larg një sinjalizatori me komandim manual.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D:

.5 Krahas dispozitave të mësipërme, administrata e shtetit të flamurit siguron pajtueshmërinë me dispozitat e sigurisë lidhur me pavarësinë e instalimeve nga instalimet apo sistemet e tjera, rezistencën e pjesëve të tyre ndaj korrozionit, furnizimin e sistemit të tyre të kontrollit me energji elektrike dhe disponueshmërinë e udhëzimeve për funksionimin dhe mirëmbajtjen e tyre.

10 Masat për lëndët djegëse të lëngshme, vajin lubrifikues dhe vajrat e tjerë të ndezshëm (R 15)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 *Kufizimet në përdorimin e naftës si lëndë djegëse*

Për përdorimin e naftës si lëndë djegëse zbatohen kufizimet e mëposhtme:

.1 Përveçse kur lejohet ndryshe nga ky paragraf, nuk përdoret asnjë lëndë djegëse e lëngshme me pikë flakërimi nën 60°C.

.2 Në gjeneratorët e emergjencave mund të përdoret lëndë djegëse e lëngshme me pikë flakërimi jo më të vogël se 43 °C.

.3 Duke iu nënshtruar masave paraprake që ai i gjykon të nevojshme dhe me kushtin që temperatura e ambientit të lokalit në të cilin ruhet apo përdoret lënda djegëse e lëngshme të mos lejohet të arrijë deri në 10 °C nën pikën e flakërimit, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përdorimin e përgjithshëm të lëndës djegëse të lëngshme me pikë flakërimi nën 60 °C, por jo më të vogël se 43 °C.

Për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, lënda djegëse e lëngshme me pikë flakërimi nën 60 °C, por jo më të vogël se 43 °C, mund të lejohet me kusht që:

3.1 depozitat e lëndës djegëse të lëngshme, me përjashtim të atyre që ndodhen në dhoma me bazament të dyfishtë, të vendosen jashtë lokaleve të makinerive të kategorisë A;

3.2 të vendosen mjete për matjen e temperaturës së naftës në tubin thithës të pompës së lëndës djegëse;

3.3 të vendosen valvula dhe/ose rubineta bllokuese në anën hyrëse dhe në atë dalëse të filtrave të lëndës djegëse të lëngshme dhe;

3.4 brenda mundësive, nyjat e tubave të jenë ose të tipit me saldim, ose në formë koni sferik apo në formë sferike.

Pika e flakërimit të naftës duhet të përcaktohet me metodën me enë të mbyllur.

.2 *Masat lidhur me lëndën djegëse të lëngshme*

Në një anije që përdor lëndë djegëse të lëngshme, masat për ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e lëndës djegëse të lëngshme duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe të personave në bord, dhe duhet të jenë minimalisht në përputhje me dispozitat në vijim:

1.1 Nëse është e mundur, pjesët e sistemit të lëndës djegëse të lëngshme që përmbajnë naftë të nxehur nën një presion që tejkalon 0,18 N/mm2 nuk duhet të vendosen në pozicione të fshehura që pengojnë dallimin me lehtësi të defekteve dhe rrjedhjeve. Në lokalet e makinerive që kalojnë nëpër pjesë të tilla të sistemit të lëndës djegëse të lëngshme duhet të sigurohet ndriçim i mjaftueshëm.

1.2 Naftë e ngrohur është nafta e cila pas ngrohjes arrin një temperaturë mbi 60 °C ose mbi pikën aktuale të flakërimit të naftës, e cila është nën 60 °C.

.2 Në kushte normale, ajrimi i lokaleve të makinerive duhet të jetë i mjaftueshëm për të parandaluar akumulimin e avullit të naftës.

.3 Nëse është e mundur, depozitat e lëndës djegëse të lëngshme duhet të jenë pjesë e strukturës së anijes dhe duhet të vendosen jashtë lokaleve të makinerive. Kur depozitat e lëndës djegëse të lëngshme, me përjashtim të atyre me bazament të dyfishtë, është e domosdoshme të vendosen pranë lokaleve të makinerive ose në brendësi të tyre, të paktën një prej faqeve të tyre vertikale duhet të jetë e puthitur me faqet e lokalit të makinerisë dhe ato preferohet të

kenë një faqe të përbashkët me depozitat me bazament të dyfishtë. Sipërfaqja e kësaj faqeje të përbashkët duhet të jetë sa më e vogël. Kur këto depozita ndodhen brenda faqeve të lokaleve të makinerive, ato nuk duhet të përmbajnë lëndë djegëse të lëngshme me pikë flakërimi nën 60 °C. Përdorimi i depozitave të pafiksuara të lëndës djegëse të lëngshme duhet të shmanget dhe të ndalohet në lokalet e makinerive.

.4 Asnjë depozitë e lëndës djegëse të lëngshme nuk duhet të vendoset në lokale ku derdhja apo rrjedhja e lëndës djegëse prej tyre mund të paraqesë rrezik duke rënë mbi sipërfaqe të nxehta. Duhet të merren masa paraprake për të parandaluar rënien në kontakt me sipërfaqet e nxehta të naftës që mund të dalë nën presion nga pompat, filtrat apo ngrohëset.

.5 Çdo tub lënde djegëse të lëngshme i cili, nëse dëmtohet, do të shkaktonte daljen e naftës nga një depozitë ruajtjeje, depozitë dekantimi apo depozitë kryesore me kapacitet prej të paktën 500 litrash, dhe që ndodhet mbi bazamentin e dyfishtë, duhet të pajiset me një rubinet apo valvul drejtpërdrejt mbi depozitë, e cila mund të mbyllet nga një pozicion i sigurt jashtë lokalit përkatës, në rast se bie një zjarr në lokalin në të cilin ndodhen këto depozita. Në rastin e veçantë kur depozitat e thella ndodhen në një tunel boshti apo tubacionesh apo në një hapësirë të ngjashme, mbi to duhet të montohen valvula, por kontrolli në rast zjarri mund të kryhet me anë të një valvule shtesë në tubin apo tubat jashtë tunelit apo hapësirës së ngjashme. Nëse kjo valvul shtesë montohet në lokalin e makinerive, ajo duhet të komandohet nga një pikë jashtë këtij lokali.

.1 Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, vendndodhja e komandave për komandimin nga distanca të valvulës për depozitën e lëndës djegëse të gjeneratorit të emergjencës duhet të jetë e veçuar nga ajo e komandave për komandimin nga distanca të valvulave të tjera që ndodhen në lokalet e makinerive.

.2 *Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2012 ose pas kësaj date me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë*, depozitat e lëndës djegëse të lëngshme mbi bazamentin e dyfishtë duhet të pajisen me një rubinet apo valvul.

.3 *Në anijet e ndërtuara përpara 1 janarit 2012 me një tonazh bruto më të vogël se 500 tonë,* rubineti ose valvula e përmendur në paragrafin e parë duhet të montohen edhe në depozitat e lëndës djegëse me kapacitet prej më pak se 500 litra dhe që ndodhen mbi bazamentin e dyfishtë, jo më vonë se kontrolli i parë periodik më 1 janar 2012 ose pas kësaj date.

.6 Duhet të sigurohen mjete të sigurta dhe efikase për verifikimin e sasisë së lëndës djegëse të lëngshme që përmban çdo depozitë e lëndës djegëse të lëngshme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Ekstremitetet e tubave thellësimatës nuk duhet të ndodhen në lokale ku mund të ketë rrezik që derdhjet nga këta tuba të marrin flakë. Në veçanti, ekstremitetet e tyre nuk duhet të ndodhen në lokalet e pasagjerëve apo të ekuipazhit. Si rregull i përgjithshëm, ekstremitetet e tubave thellësimatës nuk duhet të ndodhen në lokalet e makinerive. Megjithatë, kur administrata e shtetit të flamurit gjykon se këto kërkesa janë të parealizueshme, ajo mund të lejojë që ekstremitetet e tubave thellësimatës të ndodhen në lokalet e makinerive, me kushtin që të përmbushen të gjitha kërkesat në vijim:

1.1 përveç sa më sipër, të sigurohet një matës i nivelit të naftës, i cili përmbush kërkesat e nënparagrafit .2.6.2;

1.2 ekstremitetet e tubave thellësimatës të ndodhen sa më larg vendeve të rrezikuara nga zjarri, me përjashtim të rasteve kur janë marrë masa paraprake, të tilla si montimi i xhamave

zjarrdurues, për të parandaluar rënien e lëndës djegëse të lëngshme në kontakt me një burim ndezjeje, në rastin e derdhjes së saj nga ekstremitetet e tubave thellësimatës;

1.3 ekstremitetet e tubave thellësimatës të pajisen me mekanizma mbyllës automatikë dhe me një rubinet kontrolli me mbyllje automatike dhe diametër të vogël, të vendosur poshtë mekanizmit mbyllës me qëllim për t'u siguruar për mospraninë e lëndës djegëse të lëngshme përpara hapjes së pajisjes mbyllëse. Duhet të merren masa për të garantuar që derdhjet e lëndës djegëse të lëngshme nëpërmjet rubinetit të kontrollit të mos kenë rrezik ndezjeje.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.2 Për të verifikuar sasinë e lëndës djegëse të lëngshme që përmban një depozitë mund të lejohet edhe përdorimi i mjeteve të tjera, me kusht që këto mjete, ashtu si ato të parashikuara në nënparagrafin .2.6.1.1, të mos duhet të depërtojnë nën kapakun e depozitës, dhe me kusht që në rast të mosfunksionimit të tyre apo në rast tejmbushjeje të depozitave, të mos shkaktohet rrjedhje e lëndës djegëse.

.3 Mjetet e parashikuara në nënparagrafin .2.6.2 duhet të ruhen në gjendjen e duhur për të garantuar mirëfunksionimin e tyre të vazhdueshëm.

.7 Duhet të merren masa për të parandaluar mbipresionin në depozitat e naftës apo në pjesët e sistemit të lëngës djegëse të lëngshme, duke përfshirë tubat mbushës që furnizohen nga pompat në bord. Të gjitha valvulat çliruese dhe tubat e ajrit ose tubat e kapërdredhjes duhet të shkarkohen në një vendndodhje ku nuk ka rrezik zjarri apo shpërthimi nga dalja e vajrave dhe gazeve dhe nuk duhet të kenë dalje në lokalet e ekuipazhit, lokalet e pasagjerëve apo lokalet e kategorive të veçanta, lokalet e mbyllura Ro-Ro, lokalet e makinerive apo lokale të ngjashme në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date.

.8 Tubat e lëndës djegëse të lëngshme dhe valvulat dhe rakordet e tyre duhet të jenë prej çeliku apo prej një materiali tjetër të miratuar. Megjithatë, mund të lejohet përdorimi i kufizuar i tubave fleksibël. Këta tuba fleksibël dhe aksesorët e ekstremiteteve të tyre duhet të jenë prej materialesh të miratuara, rezistente ndaj zjarrit dhe me një fortësi të përshtatshme.

Për valvulat e montuara te depozitat e lëndës djegëse të lëngshme, të cilat ndodhen nën presion statik, mund të pranohet si material përbërës çeliku ose giza grafite sferoidale. Megjithatë, në sisteme tubacionesh me një presion projektimi më të ulët se 7 bar dhe temperaturë projektimi nën 60 °C, mund të përdoren valvula prej gize të zakonshme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.9 Të gjitha linjat e jashtme të furnizimit të lëndës djegëse me presion të lartë midis pompave të lëndës djegëse me presion të lartë dhe injektorëve të lëndës djegëse duhet të mbrohen me një sistem tubacionesh me veshje të dyfishtë i cili nuk lejon rrjedhjen e lëndës djegëse në rast defekti të linjës së presionit të lartë. Një tub me veshje të dyfishtë përfshin një tub të jashtëm brenda të cilit vendoset tubi i lëndës djegëse me presion të lartë, duke formuar një strukturë të përbashkët. Sistemi i tubacioneve me veshje të dyfishtë duhet të përfshijë një mekanizëm për mbledhjen e rrjedhjeve, dhe duhet të merren masa për aktivizimin e një alarmi në rast defekti në linjën e lëndës djegëse.

.10 Të gjitha sipërfaqet me temperatura mbi 220 °C, të cilat mund të preken nga një defekt në sistemin e lëndës djegëse, duhet të izolohen siç duhet.

.11 Linjat e lëndës djegëse të lëngshme duhet të jenë të ekranizuara apo të mbrojtura në mënyra

të tjera të përshtatshme për të shmangur sa më shumë të jetë e mundur spërkatjen apo rrjedhjen e vajit mbi sipërfaqe të nxehta, në kanalet e ajrosjes së makinerive apo në burime të tjera ndezjeje. Numri i nyjave në këto sisteme tubacionesh duhet të jetë sa më i vogël.

•

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.3 *Masat në lidhje me vajrat lubrifikues*

Masat në lidhje me ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e vajrave të përdorur në sistemet e lubrifikimit nën presion duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe të personave në bord. Për lokalet e makinerive, këto masa duhet të pajtohen të paktën me dispozitat e paragrafëve .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 dhe .2.11. Megjithatë:

.1 kjo nuk pengon përdorimin e xhamave transparentë për kontrollin e nivelit në sistemet e vajrave lubrifikues, me kushtin që ato të testohen dhe të vërtetohet se kanë një shkallë të përshtatshme mbrojtjeje nga zjarri. Në rast se përdoren xhama transparentë për kontrollin e nivelit, tubi duhet të pajiset me valvula në të dy ekstremitetet. Valvula në ekstremitetin e poshtëm të tubit duhet të jetë me mbyllje automatike;

.2 tubat thellësimatës mund të lejohen në lokalet e makinerive; kërkesat e paragrafëve .2.6.1.1 dhe .2.6.1.3 nuk është nevoja të zbatohen, me kushtin që tubat thellësimatës të pajisen me mekanizmat e duhur të mbylljes.

Për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, dispozitat e paragrafit .10.2.5 duhet të zbatohen edhe për depozitat e vajrave lubrifikues, me përjashtim të atyre me kapacitet nën 500 litra, depozitave të ruajtjes në të cilat valvulat qëndrojnë të mbyllura gjatë kohës kur anija ndodhet në gjendje normale pune, ose rasteve kur gjykohet se vënia e paqëllimshme në punë e një valvule me mbyllje të shpejtë mbi një depozitë vajrash lubrifikues do të vinte në rrezik funksionimin e sigurt të makinerisë shtytëse dhe të makinerive kryesore ndihmëse.

.4 *Masat lidhur me vajrat e tjera të ndezshëm*

Masat lidhur me ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e vajrave të tjerë të ndezshëm të përdorur nën presion në sistemet e transmetimit të energjisë, sistemet e kontrollit dhe aktivizimit dhe sistemet e ngrohjes, duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe të personave në bord. Në vendet ku ka prani të burimeve të ndezjes, këto masa duhet të pajtohen të paktën me dispozitat e paragrafëve .2.4, .2.6, .2.10 dhe .2.11, si dhe me dispozitat e paragrafëve .2.7 dhe .2.8 në lidhje me fortësinë dhe ndërtimin.

.5 *Lokalet e makinerive që nuk janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme*

Krahas kërkesave të dispozitave .1 deri në .4, sistemet e lëndës djegëse të lëngshme dhe vajrave lubrifikues duhet të plotësojnë edhe kërkesat në vijim:

.1 kur depozitat kryesore të lëndës djegëse të lëngshme mbushen automatikisht, ose me anë të kontrollit nga distanca, duhet të sigurohen mjete për parandalimin e derdhjeve. Pajisjet e tjera që trajtojnë automatikisht lëndët e lëngëta të djegshme, si p.sh. purifikuesit e lëndës djegëse të lëngshme, të cilët, nëse është e mundur, instalohen në një hapësirë të posaçme të rezervuar për purifikuesit dhe ngrohësit e tyre, duhet të jenë të pajisur me mjete për parandalimin e derdhjeve;

.2 kur depozitat kryesore të lëndës djegëse të lëngshme ose depozitat e dekantimit pajisen me pajisje ngrohëse, duhet të aktivizohet një alarm për temperaturën e lartë në rast se tejkalohet pika e flakërimit e lëndës djegëse të lëngshme.

.6 *Ndalimi i transportit të vajrave të ndezshëm në depozitat e pjesës së përparme të skafit*

Lënda djegëse e lëngshme, vajrat lubrifikues dhe vajrat e tjerë të ndezshëm nuk duhet të transportohen në depozitat e pjesës së përparme të skafit.

11 Veshjet e zjarrfikësve (R 17)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Uniforma e zjarrfikësve duhet të përbëhet nga:

.1.1 Pajisjet personale që përfshijnë:

.1 veshje mbrojtëse prej një materiali të tillë që mbron lëkurën nga nxehtësia që rrezaton zjarri dhe nga djegiet prej avujve. Sipërfaqja e jashtme duhet të jetë rezistente ndaj ujit;

.2 çizme dhe doreza prej gome apo prej një materiali tjetër jopërcjellës të elektricitetit;

.3 një helmetë të fortë që garanton mbrojtje efektive nga goditjet;

.4 një llambë elektrike sigurie (elektrik dore) të një lloji të miratuar, me një periudhë minimale djegieje prej tre orësh;

.5 një sëpatë zjarrfikësi.

1.2 Një aparat frymëmarrjeje i një lloji të miratuar, i përbërë nga një aparat autonom frymëmarrjeje me ajër të ngjeshur (SCBA), me cilindra të cilët mbajnë një vëllim ajri prej të paktën 1200 litra, apo një aparat tjetër autonom frymëmarrjeje që duhet të ketë një kohëzgjatje minimale funksionimi prej 30 minutash. Çdo SCBA duhet të pajiset me cilindra rezervë të mbushur plotësisht, me një kapacitet vëllimor rezervë të ajrit të lirë prej të paktën 2400 litra. Megjithatë:

(i) nëse anija mban pesë ose më shumë SCBA, kapaciteti total vëllimor rezervë i ajrit të lirë nuk duhet të tejkalojë 9600 litra; ose

(ii) nëse anija është e pajisur me mjete për rimbushjen e cilindrave të ajrit me presion të plotë me ajër, pa kontaminim, kapaciteti vëllimor rezervë i cilindrave rezervë të mbushur plotësisht të çdo SCBA-je duhet të jetë të paktën 1200 litra ajër i lirë, dhe kapaciteti total vëllimor rezervë i ajrit të lirë në anije nuk duhet të kërkohet të tejkalojë 4800 litra ajër të lirë.

Të gjithë cilindrat e ajrit për SCBA-të duhet të jenë të ndërkëmbyeshëm.

.2 Çdo aparat frymëmarrjeje duhet të pajiset me një litar sigurie me një gjatësi dhe fortësi të mjaftueshme, i cili mund të kapet me anë të një gremçi te rripat e aparatit apo te një rrip i veçantë, me qëllimin për të parandaluar shkëputjen e aparatit të frymëmarrjes gjatë përdorimit të litarit të sigurisë.

.3 Në anijet e reja të kategorisë B dhe anijet ekzistuese të kategorisë B me gjatësi 24 metra e lart, si dhe në anijet e reja të kategorisë C dhe D me gjatësi 40 metra e lart, duhet të mbahen të

paktën dy uniforma zjarrfikësish në bord.

.1 Përveç sa më sipër, në anijet me gjatësi 60 metra e lart, nëse totali i gjatësive të të gjitha lokaleve të pasagjerëve dhe lokaleve të shërbimit në kuvertën ku ndodhen këto lokale është më i madh se 80 metra, ose, në rast se ekziston më shumë se një kuvertë e tillë, në kuvertën me totalin më të madh të këtyre gjatësive, duhet të mbahen dy uniforma zjarrfikësish dhe dy grupe pajisjesh personale për çdo 80 metra të kësaj gjatësie totale apo për pjesë më të vogla të saj.

Në anijet që transportojnë mbi 36 pasagjerë, duhet të mbahen dy uniforma zjarrfikësish shtesë për çdo zonë kryesore vertikale, me përjashtim të kafazeve të shkallëve, të cilat përbëjnë zona kryesore vertikale të veçanta, dhe zonave kryesore vertikale me gjatësi të kufizuar në skajin e përparmë dhe të pasmë të anijes, të cilat nuk përfshijnë lokale makinerish apo kuzhina kryesore.

.2 Në anijet me gjatësi 40 metra e lart, por më pak se 60 metra, duhet të mbahen dy uniforma zjarrfikësish.

.3 Në anijet e reja të kategorisë B dhe anijet ekzistuese të kategorisë B me gjatësi 24 metra e lart, por më pak se 40 metra, duhet të mbahen gjithashtu dy uniforma zjarrfikësish, por me vetëm një rezervë ajri për çdo aparat autonom frymëmarrjeje.

.4 Në anijet e reja dhe ekzistuese të kategorisë B me gjatësi nën 24 metra dhe në anijet e reja të kategorisë C dhe D me gjatësi nën 40 metra, nuk mbahet asnjë uniformë zjarrfikësish.

.5 Uniformat e zjarrfikësve apo grupet e pajisjeve personale duhet të ruhen në një vendndodhje ku të jenë lehtësisht të aksesueshme dhe gati për përdorim. Kur një anije mban më shumë se një uniformë zjarrfikëse apo më shumë se një grup pajisjesh personale, ato duhet të ruhen në vendndodhje me largësi të konsiderueshme mes njëra-tjetrës. Në çdo vendndodhje të tillë duhet të mbahet në dispozicion të paktën një uniformë zjarrfikësish dhe një grup pajisjesh personale.

.6 Kur administrata e shtetit të flamurit gjykon se dispozitat për transportin në këtë rregullore janë të paarsyeshme dhe/ose teknikisht të papërshtatshme në bordin e një anijeje, kjo anije, në përputhje me dispozitat e nenit 9, paragrafi 3 të kësaj direktive, mund të përjashtohet nga një ose disa nga kërkesat e kësaj rregulloreje.

12 Të ndryshme (R 18)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Kur ndarjet e kategorisë "A" depërtohen për kalimin e kabllove elektrike, tubave, ullukëve, kanaleve etj., ose traversave, trarëve apo elementeve të tjera strukturore, merren të gjitha masat e arsyeshme dhe praktike për të garantuar që të mos cenohet rezistenca ndaj zjarrit.

Për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kur depërtohen ndarjet e kategorisë "A", këto depërtime duhet të testohen në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri, për t'u siguruar se nuk është cenuar rezistenca e ndarjeve ndaj zjarrit.

Në rastin e kanaleve të ajrimit zbatohen Rregulloret II-2/B/9.2.2b dhe II-2/B/9.3.

Megjithatë, kur gjatësia depërtuese e tubit është prej çeliku apo prej një materiali të barasvlershëm me një trashësi minimale prej 3 mm dhe me gjatësi minimale 900 mm

(mundësisht 450 mm në secilën anë të ndarjes) dhe nuk ka asnjë hapje në të, nuk është e nevojshme kryerja e testimit.

Këto gjatësi depërtuese duhet të izolohen në mënyrë të tillë që izolimi i tyre të jetë i së njëjtës shkallë me atë të ndarjes përkatëse.

.2 Kur ndarjet e kategorisë "B" depërtohen për kalimin e kabllove elektrike, tubave, ullukëve, kanaleve etj., apo për montimin e terminaleve të ajrimit, instalimeve të ndriçimit dhe pajisjeve të ngjashme, duhet të merren të gjitha masat e arsyeshme dhe praktike për të garantuar që të mos cenohet rezistenca ndaj zjarrit. Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, për këto depërtime duhet të merren masa për të garantuar që të mos cenohet rezistenca e ndarjeve përkatëse ndaj zjarrit.

Tubat prej materiali të ndryshëm prej çelikut apo bakrit që depërtojnë ndarjet e kategorisë B duhet të mbrohen me anë të:

.1 një pajisjeje depërtimi me rezistencë të testuar ndaj zjarrit, të përshtatshme për rezistencën e ndarjes së depërtuar ndaj zjarrit, si dhe llojin e tubit të përdorur;

.2 një këmishë çeliku me trashësi jo më të vogël se 1,8 mm dhe gjatësi jo më të vogël se 900 mm për tuba me diametër 150 mm e lart, dhe jo më të vogël se 600 mm për tuba me diametër më të vogël se 150 mm (mundësisht të ndarë në pjesë të barabarta nga secila anë e ndarjes).

Tubi duhet të lidhet me skajet e këmishës me anë të flanxhave apo xhuntove. Në të kundërt, hapësira midis këmishës dhe tubit nuk duhet t'i tejkalojë 2,5 mm, ose duhet të hermetizohet duke përdorur një material të padjegshëm apo një material tjetër të përshtatshëm.

.3 Tubat që depërtojnë ndarjet e kategorisë A ose B duhet të përbëhen prej materialeve të miratuara, duke marrë parasysh temperaturën të cilës duhet t'i rezistojnë këto ndarje.

Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, tubat metalikë të paizoluar që depërtojnë ndarjet e kategorisë "A" ose "B" duhet të përbëhen prej materialeve me një temperaturë shkrirjeje që tejkalon 950 °C për ndarjet e kategorisë "A-0" dhe 850 °C për ndarjet e kategorisë "B-0".

.4 Në lokalet e akomodimit, lokalet e shërbimit apo stacionet e kontrollit, tubat e destinuar për kalimin e vajrave apo lëndëve të tjera të lëngëta të ndezshme duhet të ndërtohen prej një materiali të përshtatshëm dhe me një strukturë të përshtatshme, duke marrë në konsideratë rrezikun nga zjarri.

.5 Materialet të cilat i humbasin lehtësisht vetitë e tyre nën efektin e nxehtësisë nuk duhet të përdoren për ullukët mbi bord, shkarkimet sanitare dhe daljet e tjera që ndodhen pranë vijës së ujit, dhe kur dëmtimi i materialit në rast zjarri do të shkaktonte rrezik përmbytjeje.

.6 Radiatorët elektrikë, nëse përdoren, duhet të kenë një pozicion fiks dhe të ndërtohen në mënyrë të tillë që të reduktojnë në maksimum rreziqet nga zjarri. Nuk duhet të instalohen radiatorë me elemente ngrohëse të ekspozuara në mënyrë të tillë që mund të djegin apo t'u vënë zjarr veshjeve, perdeve apo materialeve të tjera të ngjashme.

.7 Enët e mbetjeve duhet të ndërtohen prej materialesh të pandezshme, pa hapje në faqet anësore dhe në bazament.

.8 Në lokalet ku është i mundur depërtimi i produkteve të naftës, sipërfaqja e izolimit duhet të jetë e padepërtueshme nga nafta apo avujt e naftës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D: Në lokalet ku ekziston rreziku i vërshimit të naftës apo i krijimit të avujve të naftës, si p.sh. në lokalet e makinerive të kategorisë A, sipërfaqja e materialit izolues duhet të jetë e padepërtueshme nga nafta dhe avujt e naftës. Në rastet kur ka veshje prej pllake çeliku pa perforim apo prej materialesh të tjera të pandezshme (jo alumini) dhe kjo veshje përbën sipërfaqen fizike të sipërme, bashkimi i saj mund të bëhet me saldim, perçinim etj.

.9 Dollapët ku mbahen bojëra dhe lëndë të lëngëta të ndezshme duhet të mbrohen me anë të pajisjeve të miratuara për shuarjen e zjarrit, duke i lejuar ekuipazhit të shuajë zjarrin pa qenë nevoja për të hyrë në këto lokale.

Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date:

.1 Dollapët ku mbahen bojërat duhet të mbrohen me anë të një prej sistemeve të mëposhtme:

1.1 një sistemi me dioksid karboni, të projektuar për të dhënë një vëllim minimal gazi të lirë të barabartë me 40% të vëllimit bruto të lokalit të mbrojtur;

1.2 një sistemi me barut të thatë, të projektuar për të paktën 0,5 kg barut të thatë/m3;

1.3 një sistemi me spërkatje uji, të projektuar për 5 litra/m2 për minutë. Sistemet e spërkatjes së ujit mund të lidhen me impiantin e anijes për mbrojtjen nga zjarri; ose

1.4 një sistemi që garanton mbrojtje të barasvlershme, të përcaktuar nga administrata e shtetit të flamurit.

Në çdo rast, sistemi duhet të jetë i komandueshëm nga jashtë lokalit të mbrojtur.

.2 Dollapët ku mbahen lëndë të lëngëta të ndezshme duhet të mbrohen me anë të një pajisjeje të përshtatshme për shuarjen e zjarrit, të miratuar nga administrata e shtetit të flamurit.

.3 Për dollapët që zënë një sipërfaqe kuverte më të vogël se 4 m2, të cilët nuk japin akses në lokalet e akomodimit, në vend të një sistemi të palëvizshëm mund të pranohet një pajisje portative për shuarjen e zjarrit me dioksid karboni, me përmasa të tilla që të japë një vëllim gazi të lirë të barabartë me 40% të vëllimit bruto të hapësirës.

Këta dollapë duhet të kenë një çarje shkarkimi e cila lejon shkarkimin e shuarësit të zjarrit pa qenë nevoja për të hyrë në lokalin e mbrojtur. Pajisja portative e shuarjes së zjarrit duhet të vendoset në afërsi kësaj çarjeje. Në të kundërt, mund të sigurohet një lidhje me zorrë për të lehtësuar përdorimin e ujit të impiantit për mbrojtjen nga zjarri.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.10 Fritezat dhe pajisjet për gatim me zierje dhe pjekje:

Kur instalohen dhe përdoren friteza dhe pajisje për gatim me zierje dhe pjekje në lokalet jashtë kuzhinës kryesore të anijes, administrata e shtetit të flamurit vendos masa sigurie shtesë lidhur me rreziqet specifike të zjarrit që paraqet përdorimi i këtyre pajisjeve.

Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, fritezat pajisen me elementet në vijim:

.1 një sistem automatik apo manual të shuarjes së zjarrit, të testuar sipas standardeve

ndërkombëtare në përputhje me Publikimin ISO 15371:2000 "Për sistemet e shuarjes së zjarrit për sigurimin e fritezave në kuzhinat e anijeve";

.2 një termostat kryesor dhe një rezervë, të pajisur me një alarm për të sinjalizuar përdoruesin në rast defekti në një prej termostatëve;

.3 mjete për fikjen automatike të energjisë elektrike me aktivizimin e sistemit të shuarjes së zjarrit;

.4 një alarm për të treguar vënien në punë të sistemit të shuarjes së zjarrit në kuzhinën e anijes ku është instaluar pajisja; dhe

.5 komanda për vënien në punë të sistemit të shuarjes së zjarrit në mënyrë manuale, të cilat emërtohen qartë për t'u përdorur lehtësisht nga ekuipazhi.

Në anijet e ndërtuara përpara datës 1 janar 2003, instalimet e reja për fritezat pajtohen me kërkesat e këtij paragrafi.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D:

.11 Urat termike:

Në zbatimin e masave të sigurisë kundër zjarrit, administrata e shtetit të flamurit duhet të ndërmarrë masa për të parandaluar transferimin e nxehtësisë nëpërmjet urave termike, p.sh. ndërmjet kuvertave dhe paratieve.

Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, izolimi i një kuverte apo paratieje duhe të bëhet pas pikës së depërtimit, pikëtakimit apo pikës fundore, në një distancë prej të paktën 450 mm në rastin e strukturave prej çeliku dhe alumini. Nëse një lokal ndahet nga një kuvertë apo paratie e kategorisë "A" me shkallë të ndryshme izolimi, izolimi i shkallës më të lartë duhet të vazhdojë në kuvertën apo paratien me izolimin e shkallës më të vogël, për një distancë prej të paktën 450 mm.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.12 Kontejnerët me gaz të kompresuar:

Të gjithë kontejnerët portativë me gaze të kompresuara, të lëngshme apo të disagreguara nën presion, të cilat mund të shkaktojnë zjarre, duhet të vendosen menjëherë pas përdorimit në një vend të përshtatshëm mbi kuvertën kryesore, nga i cili nuk ka asnjë akses të drejtpërdrejtë në kuvertën e hapur.

13 Planet e kontrollit të zjarrit (R 20)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Në çdo anije afishohen plane të përgjithshme strukturore të cilave mund t'u referohen oficerët e anijes. Për çdo kuvertë, këto plane tregojnë qartë stacionet e kontrollit, seksionet e ndryshme të zjarrit të rrethuara nga ndarje të kategorisë "A", seksionet e rrethuara nga ndarje të kategorisë "B" si dhe veçoritë e sistemeve të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit, instalimet e spërkatësve, pajisjet për shuarjen e zjarrit, mënyrat e aksesit në dhoma dhe kuvertat e ndryshme etj., si dhe sistemin e ajrimit, duke përfshirë pozicionin e detajuar të mekanizmave

të kontrollit të ventilatorëve, pozicionin e kllapave dhe numrat e identifikimit të ventilatorëve që i shërbejnë çdo seksioni përkatës. Në të kundërt, të dhënat e lartpërmendura mund të përfshihen në një broshurë, një kopje e së cilës i jepet çdo oficeri dhe një kopje lihet në dispozicion në çdo kohë në një vend lehtësisht të aksesueshëm në bord. Planet dhe broshurat duhet të përditësohen rregullisht, duke pasqyruar sa më shpejt çdo ndryshim të mundshëm. Informacioni i dhënë në këto plane dhe broshura duhet të jetë në gjuhën zyrtare të shtetit të flamurit. Nëse gjuha në fjalë është e ndryshme nga gjuha angleze apo ajo franceze, duhet të përfshihet edhe përkthimi në një prej këtyre gjuhëve. Në rastin kur anija kryen lundrime të brendshme në një tjetër shtet anëtar, duhet të përfshihet edhe përkthimi në gjuhën zyrtare të këtij shteti anëtar, nëse ajo është e ndryshme nga gjuha angleze apo franceze.

Për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, informacioni që jepet në planet dhe broshurat e kontrollit të zjarrit dhe simbolet grafike që përdoren për planet e kontrollit të zjarrit duhet të jenë në përputhje me Rezolutat e IMO-s A.756 (18) dhe A.952 (23).

.2 Në të gjitha anijet me gjatësi 24 metra e lart, duhet të ruhen gjithmonë dy kopje të planeve për kontrollin e zjarrit apo të broshurës që përmban këto plane, në një hapësirë të mbyllur jashtë kabinës së kuvertës, e cila duhet të jetë hermetike ndaj ujit dhe e emërtuar qartë. Këto kopje i vijnë në ndihmë personelit zjarrfikës në tokë.

14 Gatishmëria operacionale dhe mirëmbajtja

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 *Kërkesa të përgjithshme*

Gjatë gjithë kohës që anija është në shërbim, sistemet e mbrojtjes nga zjarri dhe pajisjet dhe sistemet zjarrfikëse duhet të mbahen në gjendje të gatshme për përdorim.

Një anije nuk është në shërbim kur:

.1 është duke u riparuar apo është nxjerrë jashtë shërbimit (qoftë në ankorim apo në port) ose ndodhet në dok të thatë;

.2 deklarohet jashtë shërbimit nga pronari apo përfaqësuesi i pronarit; dhe

.3 nuk ka pasagjerë në bord.

Sistemet e mëposhtme të mbrojtjes nga zjarri duhet të mbahen në gatishmëri për t'u vënë në punë në rast zjarri:

1.1 Gatishmëria operacionale

.1 mbrojtja strukturore nga zjarri, duke përfshirë ndarjet me rezistencë ndaj zjarrit dhe mbrojtjen e daljeve dhe pikave të depërtimit të këtyre ndarjeve;

.2 sistemet e diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit; dhe

.3 sistemet dhe mënyrat e evakuimit.

Sistemet dhe pajisjet për shuarjen e zjarrit duhet të mbahen në gjendje të mirë pune dhe të jenë gati për përdorim të menjëhershëm. Shuarësit portativë të shkarkuar duhet të rimbushen

menjëherë apo të zëvendësohen me një aparat të barasvlershëm.

1.2 Mirëmbajtja, testimi dhe inspektimet

Mirëmbajtja, testimi dhe inspektimet duhet të kryhen në bazë të udhëzimeve të MSC/Circ.850 të IMO-s dhe në një mënyrë të tillë që merr parasysh garantimin e sigurisë së sistemeve dhe pajisjeve për shuarjen e zjarrit. Në bordin e anijes duhet të mbahet një plan mirëmbajtjeje, i cili duhet të vihet në dispozicion për inspektim kurdo që e kërkon administrata e shtetit të flamurit.

Plani i mirëmbajtjes duhet të përfshijë të paktën sistemet e mëposhtme të mbrojtjes nga zjarri dhe sistemet dhe pajisjet e mëposhtme për shuarjen e zjarrit, kur ato janë të instaluara:

.1 impiantet për mbrojtjen nga zjarri, pompat kundër zjarrit dhe hidrantët, duke përfshirë zorrat dhe grykat;

.2 sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit;

.3 sistemet e palëvizshme për shuarjen e zjarrit dhe pajisje të tjera për shuarjen e zjarrit;

.4 sistemet automatike të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit;

.5 sistemet e ajrimit, duke përfshirë kllapat e mbrojtjes nga zjarri dhe tymi, ventilatorët dhe komandat e tyre;

.6 mekanizmin e ndërprerjes automatike të furnizimit me lëndë djegëse;

.7 dyert zjarrduruese, duke përfshirë komandat e tyre;

.8 sistemet e përgjithshme të alarmit në rast emergjence;

.9 aparatet e frymëmarrjes për evakuimin emergjent;

.10 pajisjet portative të shuarjes së zjarrit, duke përfshirë mbushësit rezervë; dhe

.11 uniformat e zjarrfikësve.

Programi i mirëmbajtjes mund të jetë në formë të kompjuterizuar.

.2 *Kërkesat shtesë*

Për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, të cilat transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, krahas planit të mirëmbajtjes të përmendur në paragrafin .1.2, duhet të zhvillohet edhe një plan mirëmbajtjeje për sistemet e ndriçimit dhe të qendrës së zërit në rrugët e evakuimit.

15 Udhëzimet, trajnimet në bord dhe ushtrimet stërvitore

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Udhëzimet, detyrat dhe organizimi

.1 Anëtarët e ekuipazhit marrin udhëzime për mbrojtjen nga zjarri në bordin e anijes.

.2 Anëtarët e ekuipazhit marrin udhëzime mbi detyrat që u janë caktuar atyre.

.3 Palët përgjegjëse për shuarjen e zjarrit organizohen përkatësisht. Ato duhet të jenë në gjendje të kryejnë detyrat e tyre gjatë gjithë kohës që anija është në shërbim.

.2 Trajnimi dhe ushtrimet stërvitore në bord

.1 Anëtarët e ekuipazhit duhet të trajnohen për t'u njohur me rregullat e anijes, si dhe me vendndodhjen dhe funksionimin e sistemeve dhe pajisjeve për shuarjen e zjarrit që mund t'u kërkohet të përdorin.

.2 Trajnimi për përdorimin e aparateve të frymëmarrjes për evakuimin emergjent konsiderohet si pjesë e trajnimit në bord.

.3 Kryerja e detyrave të shuarjes së zjarrit që u caktohen anëtarëve të ekuipazhit duhet të vlerësohet periodikisht me anë të kryerjes së trajnimeve dhe ushtrimeve stërvitore për të identifikuar aspektet për të cilat nevojitet përmirësim, për të siguruar përditësimin e njohurive në fushën e mbrojtjes nga zjarri dhe për të garantuar gatishmërinë e ekipeve zjarrfikëse.

.4 Trajnimi në bord për përdorimin e sistemeve dhe pajisjeve të anijes për shuarjen e zjarrit duhet të planifikohet dhe të kryhet në përputhje me dispozitat e Rregullores III/19.4.1 të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar.

.5 Ushtrimet stërvitore për mbrojtjen nga zjarri duhet të kryhen dhe të evidentohen në përputhje me dispozitat e Rregulloreve III/19.3.4, III/19.5 dhe III/30 të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar.

.3 Manualet e trajnimit

Në çdo dhomë ngrënieje dhe argëtimi si dhe në çdo kabinë ekuipazhi vihet në dispozicion një manual trajnimi. Manuali i trajnimit shkruhet në gjuhën e punës që përdoret në anije. Manuali i trajnimit, i cili mund të përfshijë disa vëllime, përmban udhëzimet dhe informacionin e kërkuar në këtë paragraf në një gjuhë të thjeshtë dhe me ilustrime sa herë që është e mundur. Të gjitha këto informacione mund të paraqiten në formën e mjeteve audio-vizuale në vend të manualit. Manuali i trajnimit shpjegon me detaje sa më poshtë:

.1 praktikat e përgjithshme për sigurinë nga zjarri dhe masat paraprake lidhur me rreziqet e tymosjes, rreziqet elektrike, lëndët e lëngëta të ndezshme dhe rreziqe të ngjashme të zakonshme në bordin e anijeve;

.2 udhëzimet e përgjithshme për aktivitetet dhe procedurat e mbrojtjes nga zjarri, duke përfshirë procedurat për sinjalizimin e zjarrit dhe përdorimin e sinjalizatorëve me komandim manual;

.3 kuptimet e alarmeve të anijes;

.4 vënien në punë dhe përdorimin e sistemeve dhe pajisjeve për shuarjen e zjarrit;

.5 vënien në punë dhe përdorimin e dyerve zjarrduruese;

.6 vënien në punë dhe përdorimin e kllapave për mbrojtjen nga zjarri dhe tymi; dhe

.7 sistemet dhe mjetet e evakuimit.

.4 Planet e kontrollit të zjarrit

Planet e kontrollit të zjarrit duhet të përputhen me kërkesat e Rregullores II-2/A13.

16. Operacionet

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C, D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Në bord mbahen broshura operacionale të cilat përmbajnë informacione dhe udhëzime në lidhje me mbrojtjen nga zjarri për operacionet e funksionimit normal të anijes dhe trajnimit të sigurt të ngarkesave.

.2 Broshura operacionale për mbrojtjen nga zjarri përmban informacionin dhe udhëzimet e nevojshme në lidhje me mbrojtjen nga zjarri për funksionimin e sigurt të anijes dhe për operacionet e trajtimit të ngarkesave. Broshura përfshin informacione lidhur me përgjegjësitë e ekuipazhit për mbrojtjen e përgjithshme të anijes nga zjarri gjatë operacioneve të ngarkim-shkarkimit dhe gjatë lundrimit. Për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme, broshura për mbrojtjen nga zjarri u referohet udhëzimeve përkatëse për shuarjen e zjarrit dhe trajtimin e ngarkesave në rast emergjence, të përfshira në Kodin Ndërkombëtar Detar për Mallrat e Rrezikshme.

.3 Broshura operacionale për mbrojtjen nga zjarri shkruhet në gjuhën e punës që përdoret në anije.

.4 Broshura operacionale për mbrojtjen nga zjarri mund të ndërthuret me manualet e trajnimit të kërkuara nga Rregullorja II-2/A/15.3.

PJESA B

MASAT E MBROJTJES NGA ZJARRI

1 **Struktura (R 23)**

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Skafi, superstrukturat, paratiet strukturore, kuvertat dhe kabinat e kuvertave ndërtohen prej çeliku apo prej një materiali tjetër të barasvlershëm. Me qëllim zbatimin e përkufizimit të çelikut apo materialit tjetër të barasvlershëm të dhënë në Rregulloren II-2/A/2.7, "ekspozimi përkatës ndaj zjarrit" duhet të jetë në përputhje me standardet e rezistencës dhe izolimit të paraqitura në tabelat e Rregulloreve II-2/B/4 dhe 5. Për shembull, kur ndarjet e tilla si kuvertat apo faqet anësore dhe bazamentet e kabinave të kuvertës lejohen të kenë një rezistencë "B-0" ndaj zjarrit, "ekspozimi përkatës ndaj zjarrit" duhet të jetë gjysmë ore.

.2 Megjithatë, në rastet kur një pjesë e strukturës është prej aliazhi alumini, zbatohen dispozitat në vijim:

.1 Izolimi i pjesëve prej aliazhit të aluminit në ndarjet e kategorisë "A" ose "B", me përjashtim të strukturave që nuk mbajnë ngarkesa, duhet të jetë i tillë që temperatura e bërthamës strukturore të mos i tejkalojë 200°C mbi temperaturën e ambientit në kohën e ekspozimit ndaj zjarrit gjatë provës standarde të rrezikut nga zjarri.

.2 Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet izolimit të elementeve prej aliazhi alumini që janë

pjesë e kolonave, trarëve mbështetës dhe pjesëve të tjera strukturore që shërbejnë për mbështetjen e hapësirave të stivimit, lëshimit dhe imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit, si dhe të ndarjeve të kategorisë "A" dhe "B", për të garantuar:

.1 që për pjesët të cilat shërbejnë për mbështetjen e hapësirave të barkave dhe gomoneve të shpëtimit dhe për mbështetjen e ndarjeve të kategorisë "A", kufizimi i rritjes së temperaturës i specifikuar në paragrafin .2.1 të zbatohet pasi të ketë kaluar një orë; dhe

.2 që për pjesët të cilat shërbejnë për mbështetjen e ndarjeve të kategorisë "B", kufizimi i rritjes së temperaturës i specifikuar në paragrafin .2.1 të zbatohet pasi të ketë kaluar gjysmë ore.

.3 Kulmet dhe veshjet e lokaleve të makinerive duhet të kenë strukturë çeliku të izoluar siç duhet dhe hapjet në këtë strukturë, nëse ka të tilla, duhet të jenë të organizuara dhe të mbrojtura në mënyrë të tillë që të parandalohet përhapja e zjarrit.

2 **Zonat kryesore vertikale dhe zonat horizontale (R 24)**

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

1.1 Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, skafi, superstruktura dhe kabinat e kuvertës ndahen në zona kryesore vertikale me anë të ndarjeve të kategorisë A-60.

Shkallët dhe hapjet mbahen në minimum, por kur janë të nevojshme, edhe ato përbëjnë ndarje të kategorisë A-60.

Kur një kuvertë e hapur, një lokal sanitar apo një lokal i ngjashëm, një depozitë, duke përfshirë edhe depozitat e lëndës djegëse të lëngshme, një hapësirë boshe apo një lokal makinerish ndihmëse, që paraqet pak ose aspak rrezikshmëri nga zjarri, ndodhet në njërën anë të ndarjes, ose kur depozitat e lëndës djegëse të lëngshme ndodhen në të dy anët e ndarjes, standardi mund të reduktohet në A-0.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

1.2 Për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe për anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, skafi, superstruktura dhe kabinat e kuvertës përgjatë lokaleve të akomodimit dhe të shërbimit ndahen në zona kryesore vertikale me anë të ndarjeve të kategorisë A. Këto ndarje duhet të kenë një shkallë izolimi në përputhje me tabelat e Rregullores 5.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.2 Nëse është e mundur, paratiet që përbëjnë faqet e zonave kryesore vertikale mbi kuvertën kryesore duhet të jenë vazhdim i paratieve të nënndarjeve hermetike që ndodhen drejtpërdrejt mbi kuvertën kryesore. Gjatësia dhe gjerësia e zonave kryesore vertikale mund të zgjatet deri në një maksimum prej 48 metrash, në mënyrë të tillë që skajet e zonave kryesore vertikale të përkojnë me paratiet e nënndarjeve hermetike apo me qëllimin për të përfshirë një hapësirë të gjerë publike që shtrihet në të gjithë gjatësinë e zonës kryesore vertikale, me kusht që sipërfaqja totale e zonës kryesore vertikale të mos tejkalojë 1600 m2 mbi çdo kuvertë. Gjatësia ose gjerësia e një zone kryesore vertikale është distanca maksimale midis pikave më skajore të paratieve që e rrethojnë atë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

.3 Këto paratie shtrihen nga kuverta në kuvertë dhe drejt skafit ose faqeve të tjera.

.4 Kur një zonë kryesore vertikale ndahet me anë të ndarjeve horizontale të kategorisë A në zona horizontale të cilat shërbejnë si ndarje të përshtatshme midis zonave të spërkatura dhe atyre të paspërkatura të anijes, ndarjet shtrihen midis paratieve të zonave kryesore vertikale afërndenjëse dhe deri në skafin apo faqet e jashtme të anijes, dhe izolohen në përputhje me nivelet e izolimit dhe rezistencës ndaj zjarrit të paraqitura përkatësisht në tabelën 4.2 për anijet e reja që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë dhe për anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë.

.5 .1 Për anijet e synuara për qëllime të veçanta, si p.sh. tragetet për transportin e automjeteve apo vagonëve hekurudhorë, në të cilat ndërtimi i paratieve të zonave kryesore vertikale do të binte ndesh me qëllimin e anijes, sigurohet mbrojtje e barasvlershme me anë të ndarjes së lokalit në zona horizontale.

.2 Megjithatë, në një anije me lokale të kategorive të veçanta, çdo lokal i tillë pajtohet me dispozitat e zbatueshme të Rregullores II-2/B/14, dhe në rast se kjo pajtueshmëri do të pengonte pajtueshmërinë me kërkesat e tjera të kësaj pjese, kanë përparësi kërkesat e Rregullores II-2/B/14.

3 Paratiet ndarëse brenda një zone kryesore vertikale (R 25)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

1.1 Për anijet e reja që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha paratiet që nuk kërkohen të jenë ndarje të kategorisë A duhet të jenë të paktën të kategorisë "B" ose "C", sipas përcaktimit në tabelat e Rregullores 4. Të gjitha këto ndarje mund të vishen me materiale të djegshme në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/B/11.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C, DHE D QË TRANSPORTOJNË JO MË SHUMË SE 36 PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

1.2 Për anijet e reja që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha paratiet në brendësi të lokaleve të akomodimit dhe shërbimit, të cilat nuk kërkohet të jenë ndarje të kategorisë "A", duhet të jenë të paktën të kategorisë "B" ose "C", sipas përcaktimit në tabelat e Rregullores II-2/B/5.

Të gjitha këto ndarje mund të vishen me materiale të djegshme në përputhje me dispozitat e Rregullores 11.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.2 Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe C që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe në anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha paratiet e korridoreve që nuk kërkohet të jenë të kategorisë "A", duhet të jenë ndarje të kategorisë "B", të cilat duhet të shtrihen nga njëra kuvertë në tjetrën, me përjashtim të rasteve në vijim:

.1 kur në të dy anët e paraties shtrihen tavane ose veshje të pandërprera të kategorisë "B", pjesa e paraties që ndodhet pas tavanit apo veshjes së pandërprerë duhet të jetë prej një materiali i cili, për nga trashësia dhe përbërja, është i pranueshëm për ndërtimin e ndarjeve të kategorisë

"B", por kërkohet të përmbushë standardet e rezistencës së kategorisë "B" për aq sa është e arsyeshme dhe praktike;

.2 në rastin e një anijeje të mbrojtur nga një sistem automatik i spërkatjes në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/A/8, paratiet e korridoreve të ndërtuara prej materialeve të kategorisë "B" mund të zgjaten deri në një tavan të korridorit, me kusht që ky tavan të jetë prej një materiali i cili, për nga trashësia dhe përbërja, është i pranueshëm për ndërtimin e ndarjeve të kategorisë B.

Pavarësisht kërkesave të Rregulloreve II-2/B/4 dhe 5, këto paratie dhe tavane duhet të përmbushin standardet e rezistencës së kategorisë "B" vetëm për aq sa është e arsyeshme dhe praktike. Të gjitha dyert dhe kornizat në këto paratie duhet të jenë prej materialesh të padjegshme dhe duhet të ndërtohen dhe të ngrihen në mënyrë të tillë që të sigurojnë rezistencë të konsiderueshme ndaj zjarrit.

.3 Të gjitha paratiet që kërkohet të jenë ndarje të kategorisë "B", me përjashtim të paratieve të korridoreve të përshkruara në paragrafin .2, duhet të shtrihen nga njëra kuvertë te tjera dhe drejt skafit apo faqeve të tjera, me përjashtim të rastit kur tavanet ose veshjet e pandërprera të kategorisë "B" që shtrihen në të dy anët e paratieve kanë të paktën një rezistencë ndaj zjarrit të barasvlershme me atë të paraties. Në këtë rast, paratia mund të zgjatet deri te tavani apo veshja e pandërprerë.

4 Rezistenca ndaj zjarrit e paratieve ndarëse dhe kuvertave në anijet e reja që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 26)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Krahas pajtueshmërisë me dispozitat specifike për rezistencën ndaj zjarrit të paratieve dhe kuvertave të përmendura në paragrafë të tjerë të kësaj pjese, rezistenca minimale ndaj zjarrit e paratieve dhe kuvertave duhet të jetë në përputhje me tabelat 4.1 dhe 4.2.

.2 Kërkesat e mëposhtme rregullojnë zbatimin e tabelave:

.1 Tabela 4.1 zbatohet për paratiet që nuk kufizojnë as zona kryesore vertikale as zona horizontale. Tabela 4.2 zbatohet për kuvertat që nuk krijojnë shkallë në zonat kryesore vertikale dhe nuk kufizojnë zonat horizontale.

.2 Për të përcaktuar standardet e përshtatshme të rezistencës ndaj zjarrit që duhet të zbatohen për faqet ndërmjet lokaleve afërndenjëse, këto lokale klasifikohen sipas rrezikut ndaj zjarrit që ato paraqesin, në bazë të kategorive (1) deri në (14) në vijim. Kur përmbajtja dhe përdorimi i një lokali janë të tilla që lindin dyshime lidhur me klasifikimin e tij për qëllime të kësaj rregulloreje, ai trajtohet si lokal i kategorisë që ka kërkesat më të rrepta për sa u përket faqeve. Titulli i çdo kategorie synohet të jetë i përgjithshëm dhe jo kufizues. Numri në kllapa që paraprin çdo kategori i referohet kolonës apo rreshtit përkatës në këto tabela.

(1) Stacionet e kontrollit:

- lokalet ku ndodhen burimet e energjisë dhe të ndriçimit për raste emergjence,
- kabina e timonit dhe kthina e hartave,
- lokalet ku ndodhen pajisjet radiofonike të anijes,
- dhomat e shuarjes së zjarrit, dhomat e kontrollit të zjarrit dhe stacionet e diktimit të zjarrit,

- salla e komandës së makinerisë shtytëse, kur kjo ndodhet jashtë lokalit të makinerisë shtytëse,
- lokalet ku ndodhen pajisje qendrore të sinjalizimit të zjarrit,
- lokalet ku ndodhen stacionet dhe pajisjet e sistemit qendror të qendrës së zërit për raste emergjence.

(2) Shkallët:

- shkallët e brendshme, ashensorët dhe shkallët lëvizëse (përveç atyre që ndodhen plotësisht brenda lokaleve të makinerive) për pasagjerët dhe ekuipazhin, dhe kafazet e tyre;
- në këtë drejtim, shkallët e rrethuara vetëm në një kat konsiderohen si pjesë e lokalit përkatës, nëse këto shkallë nuk ndahen me lokalin në fjalë nga një derë zjarrduruese.

(3) Korridoret:

- korridoret e pasagjerëve dhe të ekuipazhit.

(4) Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të evakuimit:

- zona e stivimit të mjeteve të mbijetesës,
- hapësirat e hapura të kuvertës dhe shëtitoret e mbyllura të cilat përdoren si poste për imbarkimin dhe lëshimin në ujë të barkave dhe gomoneve të shpëtimit,
- stacionet e brendshme dhe të jashtme të grumbullimit,
- shkallët e jashtme dhe kuvertat e hapura që përdoren për rrugët e evakuimit,
- faqja e anijes deri në vijën e ujit në kushtet e ngarkesës minimale, superstruktura dhe faqet e kabinës së kuvertës që ndodhen nën dhe pranë hapësirave të imbarkimit të gomoneve të shpëtimit dhe rrëshqitëses së evakuimit.

(5) Hapësirat e hapura të kuvertës:

- hapësirat e hapura të kuvertës dhe shëtitoret e mbyllura larg posteve të imbarkimit dhe lëshimit në det të barkave dhe gomoneve të shpëtimit,
- hapësirat e zbuluara (hapësirat jashtë superstrukturave dhe kabinave të kuvertës).

(6) Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të ulët nga zjarri:

- kabinat ku ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri,
- zyrat dhe dispanseritë ku ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri,
- hapësirat publike ku ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri dhe që kanë një sipërfaqe kuverte nën 50 m2.

(7) Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri:

- lokalet e kategorisë (6) e sipër, në të cilat ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që nuk paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri,
- hapësirat publike në të cilat ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri dhe kanë një sipërfaqe kuverte prej 50 m2 e lart,
- dollapët e izoluar dhe depot e vogla në lokalet e akomodimit me sipërfaqe më të vogël se 4 m2 (në të cilat nuk ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme),
- dyqanet,
- sallat e kinemasë dhe dhomat ku ruhen filmat,
- kuzhinat dietike (ku nuk ka flakë të hapura),
- dollapët e pajisjeve të pastrimit (në të cilët nuk ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme),
- laboratorët (në të cilët nuk ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme),
- farmacitë,
- dhomat e vogla të tharjes (me një sipërfaqe kuverte prej 4 m2 ose më pak),
- lokalet e monedhave,
- sallat e operimit.

(8) Lokalet e akomodimit me rrezikshmëri më të lartë nga zjarri:

- hapësirat publike në të cilat ndodhen mobilie dhe elemente mobilimi që nuk paraqesin rrezikshmëri të kufizuar nga zjarri dhe kanë një sipërfaqe kuverte prej 50 m2 e lart,
- berberhane dhe sallone bukurie.

(9) lokale sanitare dhe lokale të ngjashme:

- ambientet e përbashkëta sanitare, dushet, banjat, ËC-të etj.,
- lavanderitë e vogla,
- zona e pishinës së brendshme,
- depot e izoluara në lokalet e akomodimit ku nuk ka pajisje gatimi,
- ambientet sanitare private konsiderohen si pjesë e hapësirës në të cilën ato ndodhen.

(10) Depozitat, hapësirat boshe dhe lokalet e makinerive ndihmëse që paraqesin pak ose aspak rrezikshmëri nga zjarri:

- depozitat e ujit që janë pjesë e strukturës së anijes;
- hapësirat boshe dhe hapësirat e ndërmjetme;
- lokalet e makinerive ndihmëse në të cilat nuk ka makineri me sistem lubrifikimi nën

presion dhe në të cilat ndalohet magazinimi i lëndëve të djegshme, të tilla si;

- dhomat e ajrimit dhe me ajër të kondicionuar; dhoma e vinçit të spirancës, kabina e timonit; dhoma e pajisjeve stabilizuese; dhoma e motorit elektrik shtytës; dhomat ku ndodhen panelet shpërndarëse dhe pajisjet ekskluzivisht elektrike të ndryshme nga transformatorët elektrikë me naftë (mbi 10 kVA); kanalet e boshteve dhe tunelet e tubave; hapësirat për pompat dhe makineritë frigoriferike (të cilat nuk trajtojnë apo përdorin lëndë të lëngëta të ndezshme),
- hambarët e mbyllur në funksion të lokaleve të renditura më lart,
- hambarë të tjerë të mbyllur, si p.sh hambarët e tubave dhe të kabllove.

(11) Lokalet e makinerive ndihmëse, lokalet e ngarkesave, depozitat e ngarkesave dhe depozitat e tjera të naftës, si dhe lokalet e ngjashme që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri:

- depozitat e ngarkesave të naftës,
- kontejnerët e ngarkesave, hambarët dhe kapanxhat,
- dhomat frigoriferike,
- depozitat e lëndës djegëse të lëngshme (kur instalohen në një lokal të veçantë pa makineri),
- kanalet e boshteve dhe tunelet e tubave që lejojnë magazinimin e lëndëve të djegshme,
- lokalet e makinerive ndihmëse sipas kategorisë (10), të cilat përmbajnë makineri që kanë një sistem lubrifikimi nën presion ose në të cilat lejohet magazinimi i lëndëve të djegshme,
- stacionet e mbushjes me lëndë djegëse të lëngshme,
- lokalet ku ndodhen transformatorë elektrikë të mbushur me naftë (mbi 10 kVA),
- lokalet ku ndodhen motorë të vegjël me djegie të brendshme me fuqi dalëse deri në 110 kË të cilët vënë në punë gjeneratorët, spërkatësit, pompat kundër zjarrit, pompat sentinave etj.,
- hambarët e mbyllur në funksion të lokaleve të renditura më lart.

(12) Lokalet e makinerive dhe kuzhinat kryesore të anijes:

- dhomat kryesore të makinerive shtytëse (të ndryshme nga dhomat e motorëve elektrikë shtytës) dhe dhomat e kaldajave,
- lokalet e makinerive ndihmëse të ndryshme nga ato të kategorive (10) dhe (11), të cilat përmbajnë makineri me djegie të brendshme ose njësi të tjera që djegin, nxehin ose pompojnë naftë,
- kuzhinat kryesore dhe anekset,
- hambarët dhe veshjet e lokaleve të renditura më sipër.

(13) Dhomat e magazinimit, ofiçinat, depot etj.:

- depot kryesore që nuk janë anekse të kuzhinave,
- lavanderia kryesore,
- dhomat e mëdha të tharjes (me sipërfaqe kuverte mbi 4 m2),
- dyqanet e ndryshme,
- dhomat e kolive postare dhe të bagazheve,
- dhomat e mbeturinave,
- ofiçinat (të cilat nuk janë pjesë e lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, etj.),
- dollapët dhe dhomat e magazinimit me sipërfaqe më të mëdha se 4 m2, të ndryshme nga lokalet që kanë kapacitete magazinimi të lëndëve të lëngëta të ndezshme.

(14) Lokale të tjera në të cilat ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme:

- dollapët ku ruhet bojërat,
- dhomat e magazinimit ku ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme (duke përfshirë bojërat, barnat etj.),
- laboratorët (në të cilët ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme).

.3 Kur tregohet një shkallë e vetme për rezistencën e një faqeje midis dy lokaleve ndaj zjarrit, kjo shkallë zbatohet në të gjitha rastet.

.4 Kur në tabela shfaqet vetëm një vizë, nuk ka kërkesa specifike për materialin apo rezistencën e faqeve.

.5 Lidhur me lokalet e kategorisë 5, administrata e shtetit të flamurit përcakton nëse shkallët e izolimit në tabelën 4.1 zbatohen për skajet e kabinave të kuvertës dhe superstrukturat, si dhe nëse shkallët e izolimit në tabelën 4.2 zbatohen për kuvertat e ekspozuara. Kërkesat e kategorisë 5 në tabelën 4.1 ose 4.2 nuk kërkojnë në asnjë rast rrethimin e lokaleve të cilat, sipas opinionit të administratës së shtetit të flamurit, nuk është nevoja të rrethohen.

.3 Tavanet apo veshjet e pandërprera të kategorisë B, së bashku me kuvertat ose paratiet përkatëse, mund të pranohen si pjesë që kontribuojnë plotësisht apo pjesërisht në izolimin dhe rezistencën e nevojshme të një ndarjeje.

.4 Në miratimin e detajeve të mbrojtjes strukturore nga zjarri, administrata e shtetit të flamurit merr në konsideratë rrezikun e përcjelljes së nxehtësisë në pikëtakimet dhe pikat fundore të barrierave të nevojshme termike.

Tabela 4.1

Paratiet që nuk kufizojnë zonat kryesore vertikale apo zonat horizontale

Lokalet		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Stacionet e kontrollit	1.	B-0 (a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Shkallët	2.		A-0 (a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 (c)	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Korridoret	3.			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të evakuimit	4.					A-0	A (d)-60 (b)	A (d)-60 (b)	A (d)-60 (b)	A-0 (d)	A-0	A-60 (b)	A-60 (b)	A-60 (b)	A-60 (b)
Hapësirat e hapura të kuvertës	5.					—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të ulët nga zjarri	6.						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri	7.							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri më të lartë nga zjarri	8.								B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Lokalet sanitare dhe lokalet e ngjashme	9.									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Depozitat, hapësirat boshe dhe lokalet e makinerive ndihmëse që paraqesin	10.										A-0 (a)	A-0	A-0	A-0	A-0

pak ose aspak rrezikshmëri nga zjarri															
Lokalet e makinerive ndihmëse, lokalet e ngarkesave, depozitat e ngarkesave dhe depozitat e tjera të naftës, si dhe lokalet e ngjashme që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri	11.											A-0 (a)	A-0	A-0	A-15
Lokalet e makinerive dhe kuzhinat kryesore të anijes	12.												A-0 (a)	A-0	A-60
Dhomat e magazinimit, ofiçinat, depot etj.	13.													A-0 (a)	A-0
Lokale të tjera në të cilat ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme	14.														A-30

Tabela 4.2

Kuvertat që nuk krijojnë shkallë në zonat kryesore vertikale dhe nuk kufizojnë zonat horizontale

Lokalet e poshtme↓ Lokalet e sipërme→		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Stacionet e kontrollit	1.	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Shkallët	2.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Korridoret	3.	A-15	A-0	A-0 (a)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të evakuimit	4.	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat e hapura të kuvertës	5.	A-0	A-0	A-0	A-0	—	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të ulët nga zjarri	6.	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri	7.	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokalet e akomodimit që paraqesin rrezikshmëri më të lartë nga zjarri	8.	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokalet sanitare dhe lokalet e ngjashme	9.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Depozitat, hapësirat boshe dhe lokalet e makinerive ndihmëse që paraqesin pak ose aspak rrezikshmëri nga zjarri	10.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0 (a)	A-0	A-0	A-0	A-0

Lokalet e makinerive ndihmëse, lokalet e ngarkesave, depozitat e ngarkesave dhe depozitat e tjera të naftës, si dhe lokalet e ngjashme që paraqesin rrezikshmëri të moderuar nga zjarri	11.	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0 (a)	A-0	A-0	A-30
Lokalet e makinerive dhe kuzhinat kryesore të anijes	12.	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30 (a)	A-0	A-60
Dhomat e magazinimit, ofiçinat, depot etj.	13.	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Lokale të tjera në të cilat ruhen lëndë të lëngëta të ndezshme	14.	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Shënimet që duhet të bëhen në tabelat 4.1 dhe 4.2

(a) Kur lokalet afërndenjëse ndodhen në të njëjtën kategori numerike dhe shfaqet treguesi "a", vendosja e një paratieje apo kuverte midis këtyre lokaleve nuk është e nevojshme në rast se gjykohet e padomosdoshme nga administrata e shtetit të flamurit. Për shembull, në kategorinë (12) nuk është e nevojshme që të ketë paratie midis një kuzhine të anijes dhe depove të saj përkatëse, me kusht që paratia dhe kuvertat e depos të kenë të njëjtën rezistencë si faqet e kuzhinës. Megjithatë, midis një kuzhine të anijes dhe një lokali makinerish nevojitet një paratie, pavarësisht se të dy lokalet janë të kategorisë (12).

(b) Faqja e anijes deri në vijën e ujit në kushtet e ngarkesës normale, superstruktura dhe faqet e kabinave të kuvertës që ndodhen nën dhe pranë gomoneve të shpëtimit dhe rrëshqitëses së evakuimit mund të reduktohen në A-30.

(c) Në rastet kur tualetet publike janë të instaluara plotësisht në brendësi të kafazit të shkallëve, paratia e tualetit publik në brendësi të kafazit të shkallëve mund të ketë një rezistencë të kategorisë "B".

(d) Kur lokalet e kategorive 6, 7, 8 dhe 9 ndodhen plotësisht në brendësi të perimetrit të jashtëm të stacionit të grumbullimit, paratiet e këtyre lokaleve lejohet të kenë një rezistencë të kategorisë "B-0". Pozicionet e kontrollit për instalimet audio, video dhe të ndriçimit mund të konsiderohen si pjesë e stacionit të grumbullimit.

5 Rezistenca ndaj zjarrit e paratieve ndarëse dhe kuvertave në anijet e reja që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe në anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 27)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C, DHE D QË TRANSPORTOJNË JO MË SHUMË SE 36 PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

.1 Krahas pajtueshmërisë me dispozitat specifike për rezistencën ndaj zjarrit të paratieve dhe kuvertave të përmendura në paragrafë të tjerë të kësaj pjese, rezistenca minimale ndaj zjarrit e paratieve dhe kuvertave është siç përshkruhet në tabelat 5.1 dhe 5.2.

Në miratimin e masave paraprake strukturore për mbrojtjen nga zjarri tek anijet e reja duhet të merret në konsideratë rreziku i përcjelljes së nxehtësisë ndërmjet urave termike në pikëtakimet e tyre dhe në pikat fundore të barrierave termike.

.2 Kërkesat e mëposhtme rregullojnë zbatimin e tabelave:

.1 Tabelat 5.1 dhe 5.2 vlejnë përkatësisht për paratiet dhe kuvertat që ndajnë lokalet afërndenjëse.

.2 Për të përcaktuar standardet përkatëse të rezistencës ndaj zjarrit që duhet të zbatohen për ndarjet midis lokaleve afërndenjëse, këto lokale klasifikohen sipas rrezikut të zjarrit që ato paraqesin, në bazë të kategorive (1) deri në (11) në vijim. Titulli i çdo kategorie synohet të jetë i përgjithshëm dhe jo kufizues. Numri në kllapa që paraprin çdo kategori i referohet kolonës apo rreshtit përkatës në këto tabela.

(1) Stacionet e kontrollit:

– lokalet ku ndodhen burimet e energjisë dhe të ndriçimit për raste emergjence,

– kabina e timonit dhe kthina e hartave,

– lokalet ku ndodhen pajisjet radiofonike të anijes,

– dhomat e shuarjes së zjarrit, dhomat e kontrollit të zjarrit dhe stacionet e diktimit të zjarrit,

– salla e komandës së makinerisë shtytëse, kur kjo ndodhet jashtë lokalit të makinerisë shtytëse,

– lokalet ku ndodhen pajisje qendrore të sinjalizimit të zjarrit.

(2) Korridoret:

– korridoret dhe hollet e pasagjerëve dhe të ekuipazhit.

(3) Lokalet e akomodimit:

– lokalet sipas përkufizimit në Rregulloren II-2/A/2.10, me përjashtim të korridoreve.

(4) Shkallët:

– shkallët e brendshme, ashensorët dhe shkallët lëvizëse (përveç atyre që ndodhen plotësisht në brendësi të lokaleve të makinerive), si dhe kafazet e tyre,

– në këtë drejtim, shkallët e rrethuara vetëm në një kat konsiderohen si pjesë e lokalit përkatës, nëse këto shkallë nuk ndahen me lokalin në fjalë nga një derë zjarrduruese.

(5) Lokalet e shërbimit (rrezik i ulët):

– dollapët dhe depot që nuk kanë kapacitete magazinimi të lëndëve të lëngëta të ndezshme dhe me sipërfaqe nën 4 m2, si dhe dhomat e tharjes dhe lavanderitë.

(6) Lokalet e makinerive të kategorisë A:

– lokalet sipas përkufizimit në Rregulloren II-2/A/2.19.1.

(7) Lokalet e tjera të makinerive:

– lokalet sipas përkufizimit në Rregulloren II-2/A/2.19.2, me përjashtim të lokaleve të makinerive të kategorisë A.

(8) Lokalet e ngarkesave:

– të gjitha lokalet e përdorura për ngarkesa (duke përfshirë edhe depozitat e naftës), si dhe hambarët dhe kapanxhat e këtyre lokaleve.

(9) Lokalet e shërbimit (rrezik i lartë):

– kuzhinat, depot ku ndodhen pajisje gatimi, dhomat e bojës dhe të fenerëve, dollapët dhe depot me sipërfaqe prej 4 m2 e lart, lokalet për magazinimin e lëndëve të lëngëta të ndezshme dhe ofiçinat e ndryshme nga ato që bëjnë pjesë në lokalet e makinerive.

(10) Kuvertat e hapura:

– hapësirat e kuvertave të hapura dhe shëtitoret e mbyllura që nuk paraqesin rrezikshmëri nga zjarri. Hapësirat e zbuluara (hapësira jashtë superstrukturave dhe kabinave të kuvertës).

(11) Lokalet e kategorive të veçanta:

– lokalet sipas përkufizimit në Rregulloren II-2/A/2.18.

.3 Për përcaktimin e standardit përkatës të rezistencës ndaj zjarrit të një paratieje ndërmjet dy lokaleve në brendësi të një zone kryesore vertikale apo një zone horizontale të pambrojtur nga një sistem automatik i spërkatjes në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/A/8 apo ndërmjet dy zonave të tilla të cilat janë të dyja të pambrojtura, përdoret vlera më e madhe mes dy vlerave të dhëna në tabela.

.4 Për përcaktimin e standardit të zbatueshëm të rezistencës ndaj zjarrit të një faqeje ndërmjet dy lokaleve në brendësi të një zone kryesore vertikale apo një zone horizontale të mbrojtur nga një sistem automatik i spërkatjes në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/A/8 apo ndërmjet dy zonave të tilla të cilat janë të dyja të mbrojtura, përdoret vlera më e vogël mes dy vlerave të dhëna në tabela. Kur një zonë e spërkatur dhe një zonë e paspërkatur takohen në brendësi të lokaleve të akomodimit dhe të shërbimit, për ndarjen midis dy zonave përdoret vlera më e lartë mes dy vlerave të dhëna në tabela.

.3 Tavanet ose veshjet e pandërprera të kategorisë "B", së bashku me kuvertat apo paratiet përkatëse, mund të pranohen si pjesë që kontribuojnë plotësisht apo pjesërisht në izolimin dhe rezistencën e nevojshme të një ndarjeje.

.4 Faqet e jashtme për të cilat Rregullorja 1.1 kërkon të jenë prej çeliku apo një materiali tjetër të barasvlershëm, mund të shpohen për instalimin e dritareve dhe baxhave, me kusht që asnjë dispozitë tjetër e kësaj pjese të mos kërkojë që këto faqe të kenë rezistencë të kategorisë "A". Po ashtu, në faqet për të cilat nuk nevojitet rezistencë e kategorisë "A", materiali i dyerve mund të përcaktohet nga administrata e shtetit të flamurit.

Tabela 5.1

Rezistenca ndaj zjarrit e paratieve të lokaleve afërndenjëse

Lokalet		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Stacionet e kontrollit Korridoret	1.	A-0 (c)	A-0 (e)	CA-60	B-A-0	A-0	A-60	A-15	A-60	A-60	A-(*)	A-60 A-15
Lokalet e akomodimit	2.			0 (e)	(a)	0 (e)	60	0	A-0	15 A-0 (d) A-15	(*)	
Shkallët	3.			C (e)	B-0 (e)	B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-0 (d) A-15 A-0 (d) A-0		A-30 A-0 (d) A-15
Lokalet e shërbimit (me rrezik të ulët)	4.				A-0 (a)							
Lokalet e makinerive të kategorisë A	5.				B-0 (e)		A-60			A-60 A-0	(*)	
Lokalet e tjera të makinerive	6.				A-0 (a)					A-0 A-0 (b)		
Lokalet e ngarkesave	7.				B-0 (e)	A-0 (a)	A-60	A-0	A-0			A-0 A-60 A-0
Lokalet e shërbimit (me rrezik të lartë)	8.					B-0 (e) C (e)					(*)	A-0 A-30 A-0
Kuvertat e hapura	9.						A-60	A-0	A-0		(*)	A-0
Lokalet e kategorive të veçanta	10.						(*)	A-0 (b)	A-0	A-0	(*)	
	11.								(*)		(*)	

Tabela 5.2

Rezistenca ndaj zjarrit e kuvertave që ndajnë lokalet afërndenjëse

Lokalet e poshtme↓ Lokalet e sipërme→		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Stacionet e kontrollit	1.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60 A-60 A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0 A-30
Korridoret	2.	A-0 A-60	(*) A-0	(*)	A-0	(*)		A-0	A-0	A-0	(*)	A-0 (d)
Lokalet e akomodimit	3.	A-0 A-15 A-60 A-15		(*)	A-0	(*)		A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Shkallët	4.	A-60 A-60	A-0				A-60 A-60					A-0 A-60 A-0
Lokalet e shërbimit (me rrezik të ulët)	5.		A-0 A-60 A-0				(*) A-0					A-0 A-30
Lokalet e makinerive të kategorisë A Lokalet e tjera të makinerive	6.	(*) A-60		A-0	(*) A-0	A-0	A-0 A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	
Lokalet e ngarkesave	7.		A-0 A-30 A-0 (d)	A-0 A-60 A-0	A-60 A-0	(*) A-60		A-0 A-60 (f)	A-0 A-30 A-0	A-0 A-60 A-0	(*)	
Lokalet e shërbimit (rrezik i lartë)	8.		(*) A-15	A-0 A-30 A-0 (d)	A-0 A-30 A-0 (d)	A-0	(*) A-30	(*) A-0	(*) A-0	A-0	(*)	A-0
	9.					A-0		A-0		A-0	(*)	A-0
	10.			(*) A-30	(*) A-15	A-0			(*) A-0		(*)	
Kuvertat e hapura	11.			A-0 (d)				(*) A-0		(*) A-30	(*)	
Lokalet e kategorive të veçanta						(*) A-0						

											A-0	

Shënimet që duhet të bëhen në tabelat 5.1 dhe 5.2, sipas rastit

(a) Për të përcaktuar dispozitat e zbatueshme, shihni Rregulloret II-2/B/3 dhe 8.

(b) Aty ku hapësirat janë të së njëjtës kategori numerike dhe shfaqet treguesi "b", nevojitet një paratie apo kuvertë e kategorisë së treguar në tabelë vetëm kur lokalet afërndenjëse përdoren për qëllime të ndryshme, p.sh. në kategorinë (9). Kur një kuzhinë ndodhet përbri një kuzhine tjetër, paratia nuk është e nevojshme, ndërsa kur një kuzhinë ndodhet përbri një dhome ku ruhen bojëra, atëherë nevojitet një paratie e kategorisë "A-0".

(c) Paratiet që bëjnë ndarjen e kabinës së timonit dhe kthinës së hartave mund të jenë të kategorisë "B-0".

(d) Shihni paragrafin 2.3 dhe 2.4 të kësaj rregulloreje.

(e) Për zbatimin e Rregullores 2.1.2, kategoritë "B-0" dhe "C" në tabelën 5.1 duhet të lexohen si "A-0".

(f) Izolimi ndaj zjarrit është i panevojshëm në rast se lokali i makinerisë në kategorinë (7) paraqet pak ose aspak rrezik nga zjarri.

(*) Kur në tabelë shfaqet një yll, ndarja përkatëse duhet të jetë prej çeliku apo prej një materiali tjetër të barasvlershëm, por nuk është e nevojshme të ketë standardin e kategorisë "A".

Në anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, në rastet kur në kuvertat e ndryshme nga ato të lokaleve të kategorisë (10) bëhen hapje për shtrimin e kabllove elektrike, tubave dhe kanaleve të ajrimit, këto hapje izolohen për të parandaluar kalimin e flakëve dhe të tymit. Ndarjet midis stacioneve të kontrollit (gjeneratorët e emergjencës) dhe kuvertave të hapura mund të kenë hapje për hyrjen e ajrit të papajisura me mekanizma mbyllës, me përjashtim të rasteve kur është instaluar një sistem i palëvizshëm për shuarjen e zjarrit me gaz. Për qëllime të zbatimit të Rregullores II-2/B/2.1.2., shenja e yllit në tabelën 5.2, përveçse për kategoritë (8) dhe (10), duhet të lexohet si “A-0”.

6 Mjetet e evakuimit (R 28)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Shkallët e lëvizshme dhe të palëvizshme, korridoret dhe dyert organizohen në mënyrë të tillë që të lejojnë evakuimin e menjëhershëm drejt kuvertës së imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit nga lokalet e ekuipazhit dhe lokalet në të cilat pozicionohet zakonisht ekuipazhi, me përjashtim të lokaleve të makinerive. Sigurohet veçanërisht pajtueshmëria me dispozitat e mëposhtme:

.1 Nën kuvertën kryesore duhet të ketë dy mënyra evakuimi nga çdo dhomë hermetike ndaj ujit apo nga çdo lokal apo grup lokalesh të ngjashme të mbyllura, dhe të paktën njëra prej këtyre rrugëve nuk duhet të kalojë përmes dyerve hermetike ndaj ujit. Si përjashtim, mund të kërkohet vetëm një mënyrë evakuimi, duke marrë në konsideratë natyrën dhe vendndodhjen e lokaleve dhe numrin e personave që mund të pozicionohen zakonisht në to.

Në këtë rast, mënyra e vetme e evakuimit duhet të sigurojë një evakuim të sigurt.

Për anijet e ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, përjashtimi i lartpërmendur është i vlefshëm vetëm për lokalet e ekuipazhit të cilat aksesohen rrallë. Në këtë rast, rruga e kërkuar e evakuimit nuk duhet të kalojë përmes dyerve hermetike ndaj ujit.

.2 Mbi kuvertën kryesore duhet të ketë të paktën dy mënyra evakuimi nga secila zonë kryesore vertikale apo nga çdo hapësirë apo grup hapësirash të ngjashme të mbyllura, dhe të paktën njëra prej këtyre rrugëve duhet të japë akses në një shkallë e cila përbën një rrugë vertikale evakuimi.

.3 Nëse një stacion radiotelegrafik nuk ka akses të drejtpërdrejtë në kuvertën e hapur, për evakuimin nga ky stacion apo për aksesin në të sigurohen dy rrugë, njëra prej të cilave mund të jetë një derë apo dritare me përmasa të mjaftueshme apo një mjet tjetër.

.4 Në anijet ekzistuese të kategorisë B, korridoret apo pjesët e korridoreve prej të cilave ka vetëm një rrugë evakuimi nuk duhet të kenë një gjatësi mbi:

.1 5 metra për anijet e ndërtuara më 1 tetor 1994 ose pas kësaj date,

.2 13 metra për anijet e ndërtuara përpara datës 1 tetor 1994, që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, dhe

.3 7 metra për anijet e ndërtuara përpara datës 1 tetor 1994, që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë.

Në anijet e reja të kategorisë A, B, C dhe D, me gjatësi 24 metra e lart, ndalohen korridoret, hollet apo pjesët e korridoreve prej të cilave ka vetëm një rrugë evakuimi.

Korridoret pa dalje që përdoren në zonat e shërbimit të cilat janë të nevojshme për operimin e anijes, si për shembull stacionet e lëndës djegëse të lëngshme dhe korridoret e tërthorta të furnizimit, lejohen me kusht që të jenë të ndara nga zonat e akomodimit të ekuipazhit dhe të paaksesueshme nga zonat e akomodimit të pasagjerëve. Pjesa e një korridori me një thellësi që nuk tejkalon gjerësinë e tij konsiderohet si ndarje apo zgjatim lokal dhe është e lejueshme.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART, TË NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2003:

.5 Të paktën një nga mënyrat e evakuimit që kërkohen nga paragrafët .1.1 dhe .1.2 duhet të jetë një shkallë e mbyllur lehtësisht e aksesueshme, e cila duhet të sigurojë një strehim të vazhdueshëm nga zjarri nga kati ku ai ka shpërthyer deri në kuvertat përkatëse të imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit, ose deri në kuvertën më të sipërme, nëse kuverta e imbarkimit nuk shtrihet deri në zonën kryesore vertikale të marrë në konsideratë.

Në rastin e fundit, duhet të sigurohet akses i drejtpërdrejtë në kuvertën e imbarkimit përmes shkallëve dhe rrugëve të hapura të kalimit, të cilat duhet të kenë ndriçim për raste emergjence në përputhje me Rregulloren III/5.3 dhe sipërfaqe jo të rrëshqitshme. Faqet që ndodhen përballë me shkallët dhe rrugët e kalimit të hapura e të jashtme, të cilat janë pjesë e një rruge evakuimi, duhet të mbrohen në mënyrë të tillë që rënia e zjarrit në një hapësirë të mbyllur pas këtyre zonave të rrethuara të mos pengojë evakuimin drejt stacioneve të imbarkimit.

Gjerësitë, numri dhe vazhdimësia e rrugëve të evakuimit duhet të jenë si vijon:

.1 Shkallët nuk duhet të kenë gjerësi të lirë më të vogël se 900 mm, nëse shteti anëtar përkatës e gjykon të arsyeshme dhe praktike. Megjithatë, kjo gjerësi nuk duhet të jetë në asnjë rast më e vogël se 600 mm. Shkallët duhet të pajisen me parmakë në secilën anë. Gjerësia minimale e lirë e shkallëve rritet me 10 mm për çdo person shtesë nëse tejkalohet numri prej 90 personash. Gjerësia maksimale e lirë ndërmjet parmakëve ku shkallët janë më të gjera se 900 mm është 1800 mm. Numri total i personave që do të evakuohen përmes këtyre shkallëve supozohet të jetë sa dy të tretat e ekuipazhit dhe sa numri total i pasagjerëve që ndodhen në zonat të cilave u shërbejnë këto shkallë. Gjerësia e shkallëve duhet të jetë të paktën në përputhje me standardin e përcaktuar në Rezolutën e IMO-s A.757 (18).

.2 Të gjitha shkallët e llogaritura për më shumë se 90 persona duhet të shtrihen në drejtimin gjatësor të anijes.

.3 Hapësirat e dyerve, korridoret dhe sheshpushimet e përfshira në mënyrat e evakuimit duhet të llogariten në të njëjtën mënyrë si shkallët.

.4 Shkallët pa sheshpushim nuk duhet të tejkalojnë gjatësinë vertikale prej 3,5 metra dhe këndi i pjerrësisë së tyre nuk duhet të tejkalojë 45°.

.5 Sipërfaqja e sheshpushimeve në nivelin e çdo kuverte nuk duhet të jetë më e vogël se 2 m2 dhe duhet të rritet me 1 m2 për çdo 10 persona shtesë nëse numri i personave tejkalon 20, por në çdo rast nuk duhet të tejkalojë 16 m2, me përjashtim të sheshpushimeve që u shërbejnë hapësirave publike me akses të drejtpërdrejtë në kafazin e shkallëve.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D ME GJATËSI 24 METRA E LART, TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.5a Të paktën një nga rrugët e evakuimit që kërkohen në paragrafët .1.1 dhe .1.2 duhet të jetë një shkallë e mbyllur lehtësisht e aksesueshme, e cila duhet të sigurojë një strehim të vazhdueshëm nga zjarri nga kati ku ai ka shpërthyer deri në kuvertat përkatëse të imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit, ose deri në kuvertën më të sipërme të ekspozuar, nëse kuverta e imbarkimit nuk shtrihet deri në zonën kryesore vertikale të marrë në konsideratë.

Në rastin e fundit, duhet të sigurohet akses i drejtpërdrejtë në kuvertën e imbarkimit përmes shkallëve dhe rrugëve të hapura të kalimit, të cilat duhet të kenë ndriçim për raste emergjence në përputhje me Rregulloren III/5.3 dhe sipërfaqe jo të rrëshqitshme. Faqet që ndodhen përballë me shkallët dhe rrugët e kalimit të hapura e të jashtme, të cilat janë pjesë e një rruge evakuimi, si dhe faqet që ndodhen në pozicione të tilla që dëmtimi i tyre nga zjarri do të pengonte evakuimin drejt kuvertës së imbarkimit, duhet të jenë rezistente ndaj zjarrit dhe

shkalla e izolimit të tyre duhet të jetë në përputhje me tabelat 4.1 deri në 5.2, sipas rastit.

Gjerësitë, numri dhe rrugët e evakuimit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.6 Rrugët e aksesit nga kafazet e shkallëve deri në zonat e imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit duhet të mbrohen siç duhet.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.6a Rrugët e aksesit nga kafazet e shkallëve deri në zonat e imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit duhet të mbrohen siç duhet, qoftë në mënyrë të drejtpërdrejtë apo me anë të rrugëve të brendshme të mbrojtura, të cilat duhet të kenë rezistencë ndaj zjarrit dhe një shkallë izolimi të kafazeve të shkallëve në përputhje me tabelat 4.1 deri në 5.2, sipas rastit.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.7 Përveç ndriçimit për rastet e emergjencave të kërkuar sipas Rregullores II-1/D/3 dhe III/5.3, mënyrat e evakuimit, duke përfshirë shkallët dhe daljet, të gjitha pikat e rrugës së evakuimit si edhe cepat dhe kryqëzimet, duhet të pajisen me shenja në formën e dritave apo shiritave fosforeshente të vendosur jo më lart se 0,3 metra mbi kuvertë. Shenjat duhet t'u mundësojnë pasagjerëve të identifikojnë të gjitha rrugët e evakuimit dhe të identifikojnë lehtësisht daljet e emergjencës. Nëse përdoret ndriçim elektrik, ai duhet të sigurohet nga burimi i energjisë për rastet e emergjencave dhe duhet të organizohet në mënyrë të tillë që mosfunksionimi i një drite të vetme apo i një shiriti të vetëm ndriçues të mos sjellë humbjen e efikasitetit të shenjave. Përveç kësaj, të gjitha shenjat që tregojnë rrugët e evakuimit dhe vendndodhjen e pajisjeve kundër zjarrit duhet të jenë prej materiali fosforeshent ose të ndriçuara. Administrata e shtetit të flamurit garanton që ndriçimi ose pajisjet fosforeshente të jenë vlerësuar, testuar dhe vënë në punë në përputhje me udhëzimet e dhëna në Rezolutën e IMO-s A.752 (18).

Megjithatë, për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, administrata e shtetit të flamurit duhet të garantojë që këto drita apo pajisje fosforeshente të jenë vlerësuar, testuar dhe vënë në punë në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.8 Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, kërkesat e paragrafit .1.7 të kësaj rregulloreje zbatohen edhe për lokalet e akomodimit të ekuipazhit.

.9 Dyert të cilat qëndrojnë normalisht të mbyllura dhe janë pjesë e një rruge evakuimi.

.1 Dyert e kabinave dhe të sallave duhet të mund të hapen nga brenda pa nevojën e çelësave.

Gjithashtu, përgjatë rrugëve të evakuimit nuk duhet të ketë dyer të cilat duhet të hapen me çelës gjatë lëvizjes në drejtim të daljes së emergjencës.

.2 Dyert e evakuimit nga hapësirat publike, të cilat qëndrojnë normalisht të mbyllura me shul, duhet të kenë të inkorporuar një mekanizëm që siguron hapjen e menjëhershme. Ky i fundit

konsiston në një shul mbyllës ku është inkorporuar një mekanizëm që bën hapjen e shulit me ushtrimin e një force shtytëse në drejtim të rrugës së evakuimit. Mekanizmat e hapjes së menjëhershme projektohen dhe instalohen në përputhje me kërkesat e administratës së shtetit të flamurit dhe veçanërisht:

2.1 përbëhen nga shufra ose panele, pjesa aktivizuese e të cilave ka një shtrirje të barabartë me të paktën gjysmën e gjerësisë së kanatit të derës, të paktën 760 mm dhe jo më shumë se 1120 mm mbi kuvertë;

2.2 sigurojnë hapjen e shulit të derës nën ushtrimin e një force jo më të madhe se 67 N; dhe

2.3 nuk pajisjen me mekanizma mbyllës, vida të fiksuara apo pajisje të tjera që pengojnë hapjen e shulit kur ushtrohet presion mbi mekanizmin hapës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.2 .1 Në lokalet e kategorive të veçanta, numri dhe vendndodhja e mënyrave të evakuimit mbi kuvertën kryesore dhe nën të duhet të jetë në përputhje me kërkesat e administratës së shtetit të flamurit dhe në përgjithësi, siguria e rrugës së aksesit për në kuvertën e imbarkimit duhet të jetë të paktën e barasvlershme me atë të parashikuar në paragrafët .1.1, .1.2,

.1.5 dhe .1.6.

Në rastin e anijeve të reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, këto lokale pajisen me rrugëkalime të caktuara drejt mënyrave të evakuimit, me një gjerësi prej të paktën 600 mm, dhe kur është e mundur dhe e arsyeshme, këto rrugëkalime gjatësore të posaçme duhet të kenë një lartësi deri në të paktën 150 mm mbi sipërfaqen e kuvertës. Hapësirat e parkimit të automjeteve duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë që rrugëkalimet të jenë të hapura në çdo kohë.

.2 Një nga rrugët e evakuimit nga lokalet e makinerive ku ekuipazhi është normalisht i punësuar duhet të shmangë aksesin e drejtpërdrejtë në çdo lokal të kategorive të veçanta.

.3 Rampat portative për ngjitjen/zbritjen drejt kuvertave të platformave nuk duhet të bllokojnë rrugët e miratuara të evakuimit kur ato janë në pozicion të ulur.

3.1 Nga çdo lokal makinerish duhet të sigurohen dy mënyra evakuimi. Sigurohet veçanërisht pajtueshmëria me dispozitat e mëposhtme:

.1 Në rastet kur lokali përkatës ndodhet nën kuvertën kryesore, dy mënyrat e evakuimit përbëhen nga:

.1 dy palë shkallë çeliku, të vendosura sa më larg njëra-tjetrës, që sigurojnë ngjitjen drejt dy dyerve me vendndodhje në pjesën e sipërme të lokalit përkatës dhe me largësi të ngjashme nga njëra-tjera, të cilat japin akses në kuvertat përkatëse të imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit. Në anijet e reja, njëra nga këto shkallë siguron mbrojtje të pandërprerë nga zjarri nga pjesa më e ulët e lokalit përkatës deri në një pikë të sigurt jashtë këtij lokali. Në rastin e anijeve të reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kjo shkallë vendoset brenda një kafazi të mbrojtur në përputhje me Rregulloren II- 2/B/4, kategoria (2) ose me Rregulloren II-2/B/5, kategoria (4), sipas rastit, e cila zgjatet nga pjesa e poshtme e lokalit të cilit i shërben deri në një pikë të sigurt jashtë këtij lokali. Kafazi i shkallëve duhet të pajiset me dyer zjarrduruese me mbyllje automatike, me standarde të njëjta rezistence ndaj zjarrit. Shkalla fiksohet në mënyrë të tillë që pikat e pa izoluara të fiksimit të

mos e përcjellin nxehtësinë në brendësi të kafazit të shkallës. Kafazi i mbrojtur duhet të ketë përmasa minimale të brendshme prej të paktën 800 mm x 800 mm dhe duhet të jetë i pajisur me ndriçim për raste emergjence; ose

.2 një shkallë prej çeliku që siguron ngjitjen drejt një dere me akses në kuvertën e imbarkimit, si dhe një derë çeliku e komandueshme nga të dy anët, me vendndodhje në pjesën e poshtme të lokalit, në një pikë mjaftueshëm lart shkallës së sapo përmendur, e cila jep akses në një rrugë të sigurt evakuimi nga pjesa e poshtme e lokalit drejt kuvertës së imbarkimit.

.2 Në rastet kur lokali ndodhet mbi kuvertën kryesore, dy mënyrat e evakuimit duhet të ndodhen sa më larg njëra-tjetrës dhe dyert drejt të cilave çojnë këto mënyra evakuimi duhet të kenë një vendndodhje të tillë që lejon aksesin në kuvertat përkatëse të imbarkimit të barkave dhe gomoneve të shpëtimit. Kur në këto mënyra evakuimi kërkohet përdorimi i shkallëve, këto të fundit duhet të jenë prej çeliku.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË A, B, C DHE D:

.3 Nga lokalet për monitorimin e funksionimit të makinerive si dhe nga lokalet e punës duhet të ketë të paktën dy mënyra evakuimi, ku njëra prej tyre duhet të jetë e pavarur nga lokali i makinerive dhe duhet të ketë akses në kuvertën e imbarkimit.

.4 Ana e poshtme e shkallëve në lokalet e makinerive duhet të jetë e veshur me shtresë mbrojtëse.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

3.2 Në anije me gjatësi nën 24 metra, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përjashtimin e njërës prej mënyrave të evakuimit, duke marrë në konsideratë gjerësinë dhe vendosjen e pjesës së sipërme të lokalit përkatës.

Në anijet me gjatësi 24 metra e lart, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përjashtimin e njërës prej mënyrave të evakuimit nga një lokal i caktuar, me kusht që të ketë një derë apo shkallë çeliku që siguron një rrugë të sigurt evakuimi drejt kuvertës së imbarkimit, si dhe duke marrë në konsideratë natyrën dhe vendndodhjen e lokalit dhe faktin nëse ka zakonisht persona që punojnë në atë lokal. Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, në lokalin e mekanizmit të drejtimit duhet të sigurohet një mënyrë e dytë evakuimi në rastet kur pozicioni i drejtimit për rastet e emergjencës ndodhet brenda të njëjtit lokal. Përjashtim përbën rasti kur ky lokal ka akses të drejtpërdrejtë në kuvertën e hapur.

3.3 Për sallat e komandës së makinerive që ndodhen në brendësi të lokalit të makinerive duhet të sigurohen dy mënyra evakuimi, njëra prej të cilave duhet të sigurojë mbrojtje të pandërprerë nga zjarri deri në një pozicion të sigurt jashtë lokalit të makinerisë.

.4 Ashensorët nuk do të konsiderohen në asnjë rast si një prej mënyrave të kërkuara të evakuimit.

.5 ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B ME GJATËSI 40 METRA E LART:

.1 Në anije duhet të ketë aparate frymëmarrjeje për evakuimin emergjent, në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

.2 Në çdo zonë kryesore vertikale duhet të ketë të paktën dy aparate frymëmarrjeje për evakuimin emergjent.

.3 Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, duhet të ketë për çdo zonë kryesore vertikale edhe dy aparate shtesë frymëmarrjeje për evakuimin e emergjent, krahas atyre të kërkuar në nënparagrafin .5.2.

.4 Megjithatë, nënparagrafët .5.2 dhe .5.3 nuk gjejnë zbatim për kafazet e shkallëve që përbëjnë zona kryesore vertikale të veçanta, si dhe për zonat kryesore vertikale në skajin e përparmë dhe të pasmë të anijet, të cilat nuk përfshijnë lokale të kategorive (6), (7), (8) ose (12), siç përkufizohen në Rregulloren II-2/B/4.

.5 Në brendësi të lokaleve të makinerive duhet të ketë aparate frymëmarrjeje për evakuimin emergjent, të cilat duhet të jenë të gatshme për përdorim dhe të vendosura në vende lehtësisht të dukshme, të cilat mund të arrihen me shpejtësi dhe lehtësi në rast zjarri. Vendndodhja e aparateve të frymëmarrjes për evakuimin emergjent duhet të marrë në konsideratë planimetrinë e lokalit të makinerive dhe numrin e personave që punojnë zakonisht në atë lokal.

.6 Vënia në punë, pozicionimi, përdorimi dhe mirëmbajtja e aparateve të frymëmarrjes për raste emergjence (EEBD) bëhet në përputhje me udhëzimet e MSC/Circ.849 të IMO-s.

.7 Numri dhe vendndodhja e këtyre aparateve cilësohet në planin për kontrollin e zjarrit, siç kërkohet në Rregulloren II-2/A/13.

6-1 Rrugët e evakuimit në anijet e Ro-Ro për pasagjerë (R 28-1)

.1 KËRKESAT E ZBATUESHME PËR ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË

1.1 Ky paragraf gjen zbatim për anijet e reja Ro-Ro të kategorisë B, C dhe D për pasagjerë dhe anijet ekzistuese Ro-Ro të kategorisë B për pasagjerë.

1.2 Në korridoret përgjatë rrugëve të evakuimit vendosen parmakë ose shina për duart, në mënyrë që personat të mund të mbahen fort në çdo hap të mundshëm të rrugës drejt stacioneve të grumbullimit dhe imbarkimit. Këta parmakë vendosen në të dy anët e korridoreve gjatësore me gjerësi mbi 1,8 metra dhe të korridoreve të tërthorta me gjerësi mbi 1 metër. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojës për të përshkuar hollet, atriumet dhe hapësirat e tjera të mëdha të hapura që ndodhen përgjatë rrugëve të evakuimit. Parmakët dhe shinat e duarve duhet të jenë mjaftueshëm të forta për të mbajtur një ngarkesë horizontale të shpërndarë prej 750 N/m, të ushtruar në drejtim të qendrës së korridorit apo lokalit, si dhe një ngarkesë vertikale të shpërndarë prej 750 N/m, të ushtruar në drejtim për poshtë. Këto dy ngarkesa nuk duhet të ushtrohen njëkohësisht.

1.3 Përgjatë rrugëve të evakuimit nuk duhet të vendosen mobilie apo sende të tjera që pengojnë kalimin. Me përjashtim të tryezave dhe karrigeve të cilat mund të zhvendosen për të liruar hapësirë, dollapët dhe mobiliet e tjera të rënda në hapësirat publike dhe përgjatë rrugëve të evakuimit duhet të fiksohen për të parandaluar zhvendosjen e tyre në rast se anija lëkundet apo anohet. Veshja e dyshemesë duhet të jetë gjithashtu e fiksuar. Kur anija është në lundrim, në rrugët e evakuimit nuk duhet të ketë pengesa të tilla si karroca pastrimi, shtroja për krevatet, bagazhe dhe kuti me mallra.

1.4 Nga çdo lokal i anijes ku normalisht ka njerëz duhet të sigurohen rrugë evakuimi drejt një stacioni grumbullimi. Rrugët e evakuimit duhet të jenë të tilla që të sigurojnë kalimin më të shkurtër drejt stacionit të grumbullimit dhe duhet të shënohen me simbole që kanë lidhje me pajisjet dhe mjetet për shpëtimin e jetës, të miratuara nga IMO me anë të Rezolutës A.760 (18), të ndryshuar.

1.5 Kur lokalet e mbyllura ndodhen përbri një kuverte të hapur, daljet që lidhin lokalin e mbyllur me kuvertën e hapur duhet, sipas rastit, të mund të përdoren si dalje emergjence.

1.6 Kuvertat numërtohen në rend rritës, ku numri "1" përkon me balastin apo kuvertën më të poshtme. Këta numra afishohen në mënyrë të dukshme në sheshpushimet e shkallëve dhe të ashensorëve. Kuvertat mund të kenë edhe emërtim, por emri i kuvertës duhet të shoqërohet në çdo rast edhe me numrin përkatës.

1.7 Në anën e brendshme të derës së çdo kabine, si dhe në hapësirat publike, afishohen planimetri me skema të thjeshta që tregojnë vendndodhjen përkatëse me shënimin "ndodheni këtu" si dhe rrugët e evakuimit me anë të shigjetave. Planimetria duhet të tregojë drejtimet e evakuimit dhe të përshtatet në përputhje me vendndodhjen e saj në anije.

1.8 Dyert e kabinave dhe të sallave duhet të mund të hapen nga brenda pa nevojën e çelësave. Gjithashtu, përgjatë rrugëve të evakuimit nuk duhet të ketë dyer të cilat duhet të hapen me çelës gjatë lëvizjes në drejtim të daljes së emergjencës.

.2 KËRKESAT E ZBATUESHME PËR ANIJET E REJA RO-RO TË PASAGJERËVE TË KATEGORISË B, C DHE D:

2.1 Pjesa fundore e paratieve dhe e ndarjeve të tjera vertikale të shtrira përgjatë rrugëve të evakuimit me lartësi 0,5 metra duhet të mund të përballojë një ngarkesë prej 750 N/m2 në mënyrë që të mund të përdoret si sipërfaqe e kalueshme në rrugët e evakuimit në rastet kur anija ndodhet në një kënd të gjerë animi.

2.2 Rrugët e evakuimit nga kabinat te kafazet e shkallëve duhet të jenë sa më të drejta dhe me një ndryshim minimal të drejtimit. Rrugët e evakuimit duhet të jenë të aksesueshme pa qenë e nevojshme të kalohet sa nga njëra anë e anijes te tjetra. Gjithashtu, stacioni i grumbullimit apo kuverta e hapur duhet të jenë të aksesueshme nga të gjitha lokalet e pasagjerëve duke ngjitur jo më shumë se dy kuverta.

2.3 Në kuvertat e hapura duhet të ketë rrugë të jashtme, të referuara në paragrafin .2.2, të cilat të çojnë në stacionet e imbarkimit në mjetet e mbijetesës.

.3 KËRKESAT E ZBATUESHME PËR ANIJET E REJA RO-RO TË PASAGJERËVE TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 KORRIK 1999 OSE PAS KËSAJ DATE

Për anijet e reja Ro-Ro të pasagjerëve të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 korrik 1999 ose pas kësaj date, rrugët e evakuimit duhet t'i nënshtrohen një analize evakuimi që në fillim të procesit të projektimit. Kjo analizë përdoret për të identifikuar dhe eliminuar, sipas mundësisë, trafikun që mund të krijohet gjatë braktisjes nga lëvizja normale e pasagjerëve dhe ekuipazhit përgjatë rrugëve të evakuimit, duke përfshirë këtu mundësinë që në këto rrugë ekuipazhit mund t'i duhet të lëvizë në drejtim të kundërt me pasagjerët. Për më tepër, analiza duhet të përdoret për të treguar se organizimi i rrugëve të evakuimit është mjaftueshëm fleksibël edhe në rastet kur disa rrugë evakuimi, stacione grumbullimi, stacione imbarkimi apo mjete mbijetese mund të mos jenë të aksesueshme si pasojë e një incidenti.

7 Pikat e kalimit dhe hapjet në ndarjet e kategorive "A" dhe "B" (R 30, 31)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Të gjitha hapjet në ndarjet e kategorisë "A" duhet të pajisen me mjete fikse mbylljeje, të cilat

duhet të jenë njësoj efektive për t'i rezistuar zjarrit sikurse dhe ndarjet në të cilat janë vendosur.

.2 Të gjitha dyert dhe kornizat e tyre në ndarjet e kategorisë "A", si dhe mekanizmat mbyllës të tyre, duhet të ndërtohen, sipas mundësisë, në mënyrë të atillë që të jenë njësoj rezistente ndaj zjarrit, kalimit të tymit dhe flakës sikurse dhe paratiet ku janë vendosur dyert. Këto dyer dhe kornizat e tyre duhet të jenë prej çeliku ose materiali tjetër të barasvlershëm. Dyert hermetike ndaj ujit nuk është e nevojshme të jenë të izoluara.

.3 Secila nga dyert duhet të mund të hapet dhe mbyllet nga secila anë e paraties nga një person i vetëm.

.4 Dyert zjarrduruese në paratiet e zonave kryesore vertikale dhe në kafazet e shkallëve, përveç dyerve rrëshqitëse hermetike ndaj ujit dhe të manovrueshme me burim ndihmës energjie dhe dyerve me mbyllje të zakonshme, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

.1 Dyert duhet të kenë një mekanizëm automatik mbylljeje, i cili duhet të funksionojë deri në një kënd të kundërt animi prej 3,5°. Shpejtësia e mbylljes, sipas nevojës, duhet të kontrollohet për të shmangur rreziqet e panevojshme ndaj personave. Te anijet e reja, shpejtësia e mbylljes uniforme nuk duhet të jetë më e madhe se 0,2 m/s dhe më e vogël se 0,1 m/s, kur anija është në pozicion të drejtë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.2 Të gjitha dyert rrëshqitëse të komanduara nga distanca apo dyert që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të pajisen me një alarm që qëndron aktiv për 5-10 sekonda përpara se dera të fillojë të lëvizë dhe që vazhdon derisa dera të mbyllet plotësisht. Dyert e projektuara për t'u rihapur në rast të kontaktit me ndonjë objekt gjatë mbylljes, duhet të rihapen mjaftueshëm për të lejuar një kalim prej të paktën 0,75 metrash, por jo më shumë se një metër.

.3 Të gjitha dyert, përveç dyerve zjarrduruese të cilat zakonisht mbahen mbyllur, duhet të mund të zhbllokohen me komandim nga distanca ose automatikisht, qoftë me radhë ose në grup, nga një stacion kontrolli qendror me prani të përhershme të personelit, si dhe secila më vete nga të dyja anët. Paneli i kontrollit të zjarrit duhet të tregojë në stacionin qendror të kontrollit me prani të përhershme të personelit nëse të gjitha dyert e kontrolluara nga distanca janë të mbyllura. Mekanizmi i zhbllokimit duhet të ndërtohet në mënyrë të tillë që dera të mbyllet automatikisht në rast avarie të sistemit të kontrollit ose të burimit qendror të energjisë. Çelësat e zhbllokimit duhet të kenë funksion takim-stakimi për të parandaluar rivendosjen automatike të sistemit. Nuk lejohet instalimi i kanxhave mbajtëse të cilat nuk zhbllokohen nga stacioni i kontrollit qendror.

.4 Akumulatorët lokalë të energjisë për dyert që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të vendosen në afërsi të dyerve në mënyrë që këto të fundit të mund të përdoren të paktën 10 herë (të hapen dhe të mbyllen plotësisht) duke përdorur komandat lokale.

.5 Dyert me dy kanata të pajisura me shul, i cili është i nevojshëm për të garantuar rezistencën ndaj zjarrit, duhet të aktivizohen automatikisht në momentin e zhbllokimit të dyerve nga sistemi.

.6 Dyert që sigurojnë akses të drejtpërdrejtë në lokalet e kategorive të veçanta, të cilat funksionojnë me burim ndihmës energjie dhe mbyllen automatikisht, nuk kanë nevojë të pajisen me alarmet dhe mekanizmat e zhbllokimit nga distanca që kërkohen në paragrafët .4.2 dhe .4.3.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Në vend të paragrafit .4 duhet të zbatohet paragrafi i mëposhtëm .4a

.4a Dyert zjarrduruese në paratiet e zonave kryesore vertikale, në muret rrethuese të kuzhinës së anijes dhe në kafazin e shkallëve, përveç dyerve hermetike ndaj ujit dhe të manovrueshme me burim ndihmës energjie dhe dyerve me mbyllje të zakonshme, duhet të përmbushin kërkesat e mëposhtme:

.1 dyert duhet të kenë një mekanizëm automatik mbylljeje, i cili duhet të funksionojë deri në një kënd të kundërt animi prej 3,5°;

.2 koha e përafërt e mbylljes për dyert zjarrduruese me mentesha duhet të jetë jo më shumë se 40 sekonda dhe jo më e pak se 10 sekonda nga fillimi i lëvizjes së tyre me anijen në pozicion të drejtë. Shpejtësia uniforme e përafërt e mbylljes së dyerve rrëshqitëse duhet të jetë jo më e madhe se 0,2 m/s dhe jo më e vogël se 0,1 m/s me anijen në pozicion të drejtë;

.3 dyert duhet të mund të zhbllokohen me komandim nga distanca, qoftë me radhë ose në grup, nga një stacion kontrolli qendror me prani të përhershme të personelit, si dhe secila më vete nga të dyja anët e derës. Çelësat e zhbllokimit duhet të kenë funksion takim-stakimi për të parandaluar rivendosjen automatike të sistemit;

.4 nuk lejohet instalimi i kanxhave mbajtëse të cilat nuk zhbllokohen nga stacioni i kontrollit qendror;

.5 dyert e mbyllura në distanca nga stacioni i kontrollit qendror duhet të jetë në gjendje të rihapen nga të dyja anët e tyre me anë të kontrollit lokal. Pas hapjes lokale, dera duhet të rimbyllet automatikisht;

.6 paneli tregues i derës zjarrduruese duhet të tregojë në stacionin e kontrollit qendror me prani të përhershme të personelit nëse të gjitha dyert që zhbllokohen nga distanca janë të mbyllura;

.7 mekanizmi i zhbllokimit duhet të ndërtohet në mënyrë të tillë që dera të mbyllet automatikisht në rast avarie të sistemit të kontrollit ose të burimit kryesor të energjisë elektrike;

.8 akumulatorët lokalë të energjisë për dyert që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të vendosen në afërsi të dyerve në mënyrë që këto të fundit të mund të përdoren të paktën 10 herë në rast avarie të sistemit të kontrollit ose të burimit kryesor të energjisë elektrike (të hapen apo të mbyllen plotësisht) duke përdorur komandat lokale;

.9 avaritë e sistemit të kontrollit ose të burimit kryesor të energjisë elektrike në njërën prej dyerve nuk duhet të cenojnë funksionimin e sigurt të dyerve të tjera;

.10 të gjitha dyert rrëshqitëse të zhbllokueshme nga distanca apo dyert që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të pajisen me një alarm që qëndron aktiv 5-10 sekonda pasi dera zhbllokohet nga stacioni i kontrollit qendror dhe përpara se të fillojë të lëvizë, dhe që vazhdon derisa dera të mbyllet plotësisht;

.11 dyert e projektuara për t'u rihapur në rast të kontaktit me ndonjë objekt gjatë mbylljes, duhet të rihapen jo më shumë se një metër nga pika e kontaktit;

.12 dyert me dy kanata të pajisura me shul, i cili është i nevojshëm për të garantuar rezistencën ndaj zjarrit, duhet të aktivizohen automatikisht në momentin e zhbllokimit të dyerve nga sistemi i kontrollit;

.13 dyert që sigurojnë akses të drejtpërdrejtë në lokalet e kategorive të veçanta, të cilat funksionojnë me burim ndihmës energjie dhe mbyllen automatikisht, nuk kanë nevojë të pajisen me alarmet dhe mekanizmat e zhbllokimit nga distanca që kërkohen në paragrafët .3 dhe .10;

.14 komponentët e sistemit të kontrollit lokal duhet të jenë të aksesueshme për mirëmbajtje dhe riparime; dhe

.15 dyert që manovrohen me burim ndihmës energjie duhet të pajisen me një sistem kontrolli të miratuar i cili duhet të mund të funksionojë në rast zjarri, gjë që do të përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri. Ky sistem duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme:

15.1 sistemi i kontrollit duhet të jetë në gjendje ta manovrojë derën në një temperaturë prej të paktën 200°C për të paktën 60 minuta, i lidhur me një burim energjie;

15.2 burimi i energjisë për të gjitha dyert e tjera që nuk janë prekur nga zjarri nuk duhet të cenohet, dhe;

15.3 në temperatura më të larta se 200°C, sistemi i kontrollit duhet të izolohet automatikisht nga burimi i energjisë dhe duhet të arrijë ta mbajë derën të mbyllur të paktën deri në 945°C.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.5 Kërkesat për rezistencën e kategorisë "A" të kufijve të jashtëm të një anijeje nuk janë të zbatueshme për ndarjet me xham, dritaret dhe baxhat anësore, me kusht që në Rregulloren 10 të mos jetë përcaktuar asnjë kërkesë sipas së cilës këta kufij duhet të kenë rezistencë të kategorisë "A". Po ashtu, kërkesat për rezistencën e kategorisë "A" nuk zbatohen për dyert e jashtme të superstrukturave dhe kabinave të kuvertës.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Në vend të paragrafit .5 duhet të zbatohet paragrafi i mëposhtëm .5a:

.5a Kërkesat për rezistencën e kategorisë "A" të kufijve të jashtëm të një anijeje nuk janë të zbatueshme për ndarjet me xham, dritaret dhe baxhat anësore, me kusht që në Rregulloren 10 të mos jetë përcaktuar asnjë kërkesë sipas së cilës këta kufij duhet të kenë rezistencë të kategorisë "A".

Kërkesat për rezistencën e kategorisë "A" të kufijve të jashtëm të anijes nuk janë të zbatueshme për dyert e jashtme, me përjashtim të atyre në superstrukturat dhe në kabinat e kuvertës përballë pajisjeve të shpëtimit, zonave të stacioneve të imbarkimit dhe të grumbullimit, shkallëve të jashtme dhe kuvertave të hapura që përdoren për rrugët e evakuimit. Nuk është e nevojshme që dyert në kafazet e shkallëve të përmbushin këtë kërkesë.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.6 Me përjashtim të dyerve hermetike ndaj ujit, ndaj kushteve atmosferike (dyerve gjysmë hermetike ndaj ujit), dyerve që të çojnë te kuverta e hapur dhe dyerve që logjikisht duhet të jenë hermetike ndaj gazit, të gjitha dyert e kategorisë "A" të montuara në kafazet e shkallëve, në hapësirat publike dhe në paratiet e zonave kryesore vertikale përgjatë rrugëve të evakuimit

duhet të pajisen me portëza për vendosjen e zorrës të cilat kanë mbyllje automatike, janë ekuivalente me derën në të cilën inkorporohen për nga materiali, ndërtimi e rezistenca ndaj zjarrit, dhe që duhet të kenë një hapje katrore prej 150 mm kur dera është e mbyllur dhe të vendosen në pjesën fundore të derës, në anë të kundërt me menteshat e saj, apo në rastin e dyerve rrëshqitëse, sa më pranë hapjes.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.7 Për dyert dhe kornizat e tyre në ndarjet e kategorisë "B", si dhe për mekanizmat e tyre mbyllës duhet të parashikohet një metodë mbylljeje që garanton një rezistencë ndaj zjarrit ekuivalente me ndarjet ku ato janë montuar, me kusht që në pjesën fundore të këtyre dyerve të lejohen hapjet e ajrimit. Kur këto hapje ndodhen brenda ose poshtë derës, sipërfaqja totale neto e tyre nuk duhet të jetë mbi 0,05 m2. Në të kundërt, midis kabinës dhe korridorit lejohet montimi i një kanali rezistent ndaj zjarrit për balancimin e ajrit, i cili vendoset nën njësinë sanitare, aty ku seksioni tërthor i tubit ka një sipërfaqe maksimale prej 0,05 m2. Të gjitha hapjet e ajrimit duhet të pajisen me grila me material të padjegshëm. Dyert duhet të jenë prej materiali të padjegshëm.

.7.1 Për arsye të reduktimit të zhurmës, administrata mund të miratojë, si të barasvlershme, dyer me izolues akustikë ventilimi të inkorporuar, me hapje në pjesën fundore të njërës anë të tyre dhe në pjesën e sipërme të anës tjetër, me kusht që të përmbushen dispozitat e mëposhtme:

.1 Hapjet në pjesën e sipërme duhet të jenë gjithmonë përballë korridorit dhe duhet të pajisen me një rrjetë me material të padjegshëm si dhe me një kllapë automatike për mbrojtjen nga zjarri, e cila aktivizohet kur temperatura arrin 70°C.

.2 Hapja në pjesën fundore duhet të pajiset me një rrjetë me material të padjegshëm.

.3 Dyert duhet të testohen në përputhje me Rezolutën A.754 (18).

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.8 Dyert e kabinës në ndarjet e kategorisë "B" duhet të jenë me mbyllje automatike. Nuk lejohet instalimi i kanxhave mbajtëse.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.9 Kërkesat për rezistencën e kategorisë "B" të kufijve të jashtëm të anijes nuk janë të zbatueshme për ndarjet me xham, dritaret dhe baxhat anësore. Po ashtu, kërkesat për rezistencën e kategorisë "B" nuk zbatohen për dyert e jashtme të superstrukturave dhe të kabinave të kuvertës. Për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përdorimin e materialeve të djegshme në dyert që ndajnë kabinat nga hapësirat e brendshme sanitare të veçanta, si dushet.

8 Mbrojtja e shkallëve dhe ashensorëve në lokalet e akomodimit dhe të shërbimit (R 29)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Të gjitha shkallët duhet të kenë strukturë çeliku, me përjashtim të rasteve kur administrata lejon përdorimin e materialeve të tjera të barasvlershme, duhet të jenë brenda kafazeve të formuara nga ndarjet e kategorisë "A" si dhe duhet të pajisen me mekanizma efikase mbylljeje për të gjitha hapjet, me përjashtim të rasteve kur:

.1 shkallët që lidhin vetëm dy kuverta nuk duhet të jenë të mbyllura, me kusht që rezistenca e kuvertës të sigurohet me anë të paratieve ose dyerve të përshtatshme zjarrduruese në një nga hapësirat midis kuvertave. Kur shkallët mbyllen vetëm nga një prej hapësirave midis kuvertave, kafazi i shkallëve duhet të mbrohet në përputhje me tabelat për kuvertat në Rregulloret 4 dhe 5;

.2 shkallët mund të vendosen në ambient të hapur në një hapësirë publike, me kusht që të vendosen tërësisht brenda kësaj hapësire.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.2 Kafazet e shkallëve duhet të kenë akses të drejtpërdrejtë në korridore dhe të zënë një sipërfaqe të mjaftueshme për të parandaluar trafikun, duke pasur parasysh numrin e personave që kanë gjasa t'i përdorin ato në rast emergjence.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D: Brenda perimetrit të kafazeve të shkallëve lejohen vetëm tualetet publike, dollapët me material të padjegshëm për ruajtjen e pajisjeve të sigurisë dhe sportelet e hapura të recepsionit.

Vetëm hapësirat publike, korridoret, tualetet publike, lokalet e kategorive të veçanta, shkallët e tjera të evakuimit që kërkohen nga Rregullorja II-2/B/6-1.5 dhe zonat e jashtme lejohen të kenë akses të drejtpërdrejtë në kafazet e shkallëve.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.3 Ashensorët duhet të ndërtohen në mënyrë të tillë që të mos lejojnë depërtimin e tymit dhe të flakëve nga një hapësirë midis kuvertave në tjetrën dhe duhet të jenë të pajisur me mekanizma mbyllëse që lejojnë kontrollin e kalimit të ajrit dhe tymit.

9 Sistemet e ajrimit (R 32)

.1 Anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Sistemi i ajrimit, përveç sa specifikohet në paragrafin 1 të Rregullores II/32 të Konventës SOLAS të vitit 1974, në fuqi më datë 17 mars 1998, duhet të jetë gjithashtu në përputhje me nënparagrafët .2.2 deri në .2.6, .2.8 dhe .2.9 të kësaj rregulloreje.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.2 Përgjithësisht, ventilatorët duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë që kanalet me dalje në lokale të ndryshme të mbeten brenda zonës kryesore vertikale.

.3 Kur sistemet e ajrimit depërtojnë në kuverta, përveç masave që lidhen me rezistencën e kuvertës ndaj zjarrit sipas Rregullores II-2/A/12.1, duhet të merren masa paraprake edhe për reduktimin e mundësisë së kalimit të tymit dhe të gazeve të nxehta nga një hapësirë midis kuvertave te tjetra përmes sistemit. Përveç kërkesave të izolimit të përcaktuara në këtë rregullore, kanalet vertikale, sipas rastit, duhet të jenë të izoluara në përputhje me kërkesat në tabelat përkatëse në Rregulloren 4.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.4 Tubat e ventilimit duhet të ndërtohen prej materialeve të mëposhtme:

.1 kanalet me sipërfaqe të seksionit tërthor jo më të vogël se 0,075 m2 dhe të gjitha kanalet vertikale që përdoren në më shumë se një hapësirë midis kuvertave duhet të jenë prej çeliku ose një materiali të barasvlershëm;

.2 kanalet me sipërfaqe të seksionit tërthor më të vogël se 0,075 m2, të ndryshëm nga tubat vertikalë të përmendur në nënparagrafin .1.4.1, duhet të ndërtohen me materiale të padjegshme. Kur këto kanale kalojnë përmes ndarjeve të kategorisë "A" ose "B", do të merren masat e duhura për të garantuar rezistencën e ndarjes ndaj zjarrit;

.3 kanalet e shkurtra, të cilat në tërësi kanë një sipërfaqe jo më të madhe se 0,02 m2 dhe një gjatësi jo më të madhe se dy metra, mund të mos jenë me materiale të padjegshme me kusht që të përmbushen kushtet e mëposhtme:

.1 kanali të përbëhet nga një material që paraqet rrezikshmëri të ulët nga zjarri, duke përmbushur kërkesat e administratës së shtetit të flamurit;

.2 kanali të vendoset vetëm në skajin fundor të sistemit të ajrimit; dhe

.3 kanali të vendoset në një distancë prej minimalisht 600 mm nga një pikë kalimi në ndarjet e kategorisë "A" apo "B", duke përfshirë tavanet e vazhdueshme të kategorisë "B", distancë kjo e matur në gjatësinë e kanalit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

në vend të nënparagrafit .1 duhet të zbatohet nënparagrafi i mëposhtëm .1a:

.1a kanali duhet të jetë prej një materiali që ka veti të përhapjes së ulët të flakëve.

.5 Kafazi i shkallëve duhet të ketë ajrim si dhe vetëm një sistem të pavarur ajrimi dhe kanalizimi, i cili nuk duhet të përdoret për lokale të tjera.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.6 Të gjitha sistemet mekanike të ajrimit, përveç atyre që ndodhen në lokalin e ngarkesës dhe të makinerive, dhe të gjitha sistemet alternative të ajrimit që mund të kërkohen sipas nënparagrafit .9.2.6, duhet të pajisen me komanda të grupuara në mënyrë të tillë që të gjithë ventilatorët të mund të fiken nga njëri prej dy pozicioneve të veçanta, të cilat duhet të vendosen sa më larg të jetë e mundur nga njëra-tjetra. Edhe komandat e sistemit mekanik të ajrimit të lokaleve të makinerive duhet të grupohen në mënyrë të tillë që të mund të manovrohen nga dy pika, njëra nga të cilat duhet të vendoset jashtë lokalit përkatës. Ventilatorët e sistemit të ajrimit në lokalet e ngarkesës duhet të mund të ndalohen nga një pozicion i sigurt jashtë lokalit përkatës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.7 Kur hapësirat publike shtrihen në tri a më shumë kuverta të hapura dhe përmbajnë materiale të djegshme, si për shembull orendi, dhe kur lokalet janë të mbyllura, si dyqanet, zyrat dhe restorantet, ato duhet të pajisen me një sistem të thithjes së tymit. Ky sistem thithjeje duhet të

aktivizohet nga sistemi i specifikuar i diktimit të tymit dhe duhet të mund të kontrollohet në mënyrë manuale. Ventilatorët duhet të kenë përmasa të tilla që i gjithë vëllimi brenda lokalit të mund të zbrazet brenda 10 a më pak minutave.

.8 Kanalet e ajrimit duhet të pajisen me kapanxha të vendosura në vende të përshtatshme për inspektim dhe pastrim, kur është e arsyeshme dhe e mundur.

.9 Kanalet e shkarkimit të furrave të kuzhinave, ku mund të akumulohen vajra dhe yndyra, duhet të përmbushin kërkesat e nënparagrafëve .9.2.3.2.1 dhe .9.2.3.2.2 si dhe duhet të pajisen me:

.1 një filtër yndyrash që mund të hiqet me lehtësi për t'u pastruar, përveç rasteve kur instalohet një sistem alternativ i miratuar për heqjen e yndyrave;

.2 një kllapë për mbrojtjen nga zjarri të vendosur në pjesën fundore të kanalit, e cila mund të kontrollohet në mënyrë automatike nga distanca, si dhe një kllapë për mbrojtjen nga zjarri me kontroll nga distanca të vendosur në pjesën e sipërme të kanalit;

.3 një pajisje të palëvizshme për shuarjen e zjarrit brenda kanalit;

.4 pajisje me kontroll nga distanca për fikjen e ventilatorëve shkarkues dhe atyre furnizues, për përdorimin e kllapave të mbrojtjes nga zjarri të përmendura në paragrafin .2 dhe për përdorimin e sistemit të shuarjes së zjarrit, i cili duhet të vendoset pranë hyrjes në kuzhinën e anijes. Nëse është instaluar një sistem me shumë degë, duhet të ketë pajisje që fikin të gjitha degët që shkarkohen nëpërmjet të njëjtit kanal kryesor përpara se lënda për shuarjen e zjarrit të çlirohet në sistem; dhe

.5 kapanxha të vendosura në vende të përshtatshme për inspektim dhe pastrim.

.2 *Anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë*

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Kanalet e ajrimit duhet të jenë prej materiali të padjegshëm. Megjithatë, kanalet e shkurtra me gjatësi përgjithësisht deri në dy metra dhe me sipërfaqe të seksionit tërthor jo më të madhe se 0,02 m2 nuk është nevoja që të jenë të padjegshme, me kusht që të përmbushen kushtet në vijim:

.1 këto kanale duhet të përbëhen nga një material i cili, sipas gjykimit të administratës së shtetit të flamurit, paraqet rrezikshmëri të ulët nga zjarri;

.2 kanalet mund të përdoren vetëm në fund të pajisjes së ajrimit;

.3 kanalet duhet të vendosen në një distancë prej minimalisht 600 mm nga një hapje në ndarjet e kategorisë "A" apo "B", duke përfshirë tavanet e vazhdueshme të kategorisë "B", distancë kjo e matur në gjatësinë e kanalit.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

në vend të nënparagrafit .1 duhet të zbatohet nënparagrafi i mëposhtëm .1a:

.1a kanalet duhet të jenë prej një materiali që ka veti të përhapjes së ulët të flakëve.

.2a Kur kanalet e ajrimit me sipërfaqe të seksionit tërthor më të madhe se 0,02 m2 kalojnë përmes

paratieve apo kuvertave të kategorisë "A", hapjet duhet të vishen me këmisha çeliku, përveç rastit kur kanalet që kalojnë përmes paratieve apo kuvertave janë prej çeliku, pranë kalimit në kuvertë apo paratie, dhe kanalet dhe këmishët me veshje çeliku duhet të jenë në përputhje me sa më poshtë:

.1 Këmishët duhet të kenë një trashësi minimale prej 3 mm dhe një gjatësi minimale prej 900 mm. Kur ato kalojnë përmes paratieve, kjo gjatësi duhet të ndahet mundësisht në 450 mm nga secila anë e paraties. Këto kanale apo këmishët e tyre duhet të jenë të veshura me materiale rezistente ndaj zjarrit. Këto veshje duhet të kenë të njëjtën rezistencë ndaj zjarrit si paratiet apo kuverta në të cilën kalon kanali.

.2 Kanalet me një sipërfaqe neto të seksionit tërthor mbi 0,075 m2 duhet të pajisen me kllapa për mbrojtjen nga zjarri krahas kërkesave të nënparagrafit .9.2.2.1. Kllapat për mbrojtjen nga zjarri duhet të jenë automatike, por duhet gjithashtu të pajisen me një mekanizëm për mbyllje manuale nga të dyja anët e paretit apo kuvertës. Kllapat duhet të kenë një tregues që përcakton nëse janë të hapura apo të mbyllura. Megjithatë, kllapat për mbrojtjen nga zjarri nuk janë të nevojshme aty ku kanalet kalojnë përmes hapësirave të rrethuara nga ndarje të kategorisë "A" nëse ato nuk vihen në funksion të këtyre hapësirave, me kushtin që këto kanale të kenë të njëjtën rezistencë ndaj zjarrit sikurse edhe ndarjet nëpër të cilat ato kalojnë. Kllapat për mbrojtjen nga zjarri duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme. Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, ku kllapat për mbrojtjen nga zjarri vendosen pas tavaneve ose veshjeve, këto tavane ose veshje duhet të pajisen me një derë inspektimi ku duhet të vendoset një pllakë në të cilën është shënuar numri i identifikimit të kllapës për mbrojtjen nga zjarri. Numri i identifikimit të kllapës për mbrojtjen nga zjarri duhet të shënohet gjithashtu edhe mbi pajisjet përkatëse të kërkuara të komandimit nga distanca.

.2b Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kur një kanal me pllaka të holla dhe me një sipërfaqe neto të seksionit të tërthortë të barabartë me ose më të vogël se 0,02 m2 kalon përmes paratieve apo kuvertave të kategorisë "A", hapja duhet të vishet me një këmishë çeliku me trashësi minimale prej 3 mm dhe gjatësi minimale prej 200 mm, e ndarë mundësisht në 100 mm për secilën anë të paraties, ose në rastin e një kuverte, e shtrirë plotësisht në anën e poshtme të kuvertës përmes së cilës kalon.

.3 Kanalet e ndërtuara për ajrosjen e lokaleve të makinerisë, kuzhinave të anijes, vendparkimeve të automjeteve, hapësirave Ro-Ro të ngarkesave apo hapësirave të kategorive të veçanta nuk duhet të kalojnë përmes hapësirave të akomodimit, atyre të shërbimit, apo stacioneve të kontrollit, përveçse kur janë në përputhje me kushtet e specifikuara në nënparagrafët .9.2.3.1.1 deri në .9.2.3.1.4 ose .9.2.3.2.1 dhe .9.2.3.2.2:

1.1 të jenë prej çeliku me një trashësi prej të paktën 3 mm për kanalet me gjerësi ose diametër të barabartë apo më të vogël se 300 mm, dhe me një trashësi prej 5 mm për kanalet me gjerësi ose diametër të barabartë apo më të vogël se 760 mm; në rastin e tubave me gjerësi ose diametër midis 300 mm dhe 760 mm, trashësia e kanalit duhet të përllogaritet me interpolim;

1.2 kanalet janë të mbeshtetura dhe të fiksuara siç duhet;

1.3 kanalet janë të pajisura me kllapa automatike të mbrojtjes nga zjarri që gjenden pranë hapjeve nëpër të cilat ato kalojnë; dhe

1.4 të jenë të izoluara sipas standardit "A-60" nga lokalet e makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve të vendparkimit të automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo lokaleve të kategorive të veçanta deri në një pikë prej të paktën 5 metra larg secilës kllapë për mbrojtjen nga zjarri;

ose

2.1 të jenë prej çeliku në përputhje me paragrafët .9.2.3.1.1 dhe .9.2.3.1.2; dhe

2.2 të jenë të izoluara sipas standardit "A-60" në të gjitha lokalet e akomodimit, të shërbimit ose stacionet e kontrollit;

Pikat e kalimit në ndarjet e zonave kryesore duhet të jenë gjithashtu në përputhje me kërkesat e nënparagrafit .9.2.8.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, sistemet e ajrimit për lokalin e makinerive të kategorisë A, lokalet e automjeteve, lokalet Ro-Ro, kuzhinat e anijeve, lokalet e kategorive të veçanta dhe ato të ngarkesave duhet të jenë përgjithësisht të ndara nga njëra-tjetra dhe nga sistemet e ajrimit të lokaleve të tjera. Këtu bëjnë përjashtim sistemet e ajrimit të kuzhinave të anijes në anijet e pasagjerëve me kapacitet prej jo më shumë se 36 pasagjerë, të cilat nuk është e nevojshme të jenë tërësisht të ndara nga sistemet e tjera të ajrimit, por mund të lidhen me kanale të veçanta të një njësie ajrimi të lokaleve të tjera. Në çdo rast, kllapat automatike të mbrojtjes nga zjarri duhet të instalohen te kanalet e ajrimit të kuzhinës së anijes, pranë njësisë së ajrimit.

.4 Kanalet që sigurojnë ajrim në lokalet e akomodimit, ato të shërbimit ose në stacionet e kontrollit nuk duhet të kalojnë përmes lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve për vendparkimin e automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo të kategorive të veçanta, përveç nëse përmbushin kushtet e specifikuara në nënparagrafët .9.2.4.1.1 deri në .9.2.4.1.3 apo .9.2.4.2.1 dhe .9.2.4.2.2 si në vijim:

1.1 kur kalojnë përmes lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve të vendparkimit të automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo atyre të kategorive të veçanta, të jenë prej çeliku në përputhje me nënparagrafët .9.2.3.1.1 dhe

.9.2.3.1.2;

1.2 kllapat automatike të mbrojtjes nga zjarri të jenë instaluar pranë buzëve të hapjeve nëpër të cilat ato kalojnë; dhe

1.3 rezistenca në pikat e kalimit të jetë e njëjtë me atë të lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve të vendparkimit të automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo të kategorive të veçanta;

ose

2.1 kur kalojnë përmes lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve të vendparkimit të automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo atyre të kategorive të veçanta, të jenë prej çeliku në përputhje me nënparagrafët .9.2.3.1.1 dhe .9.2.3.1.2; dhe

2.2 të jenë të izoluara sipas standardit "A-60" përgjatë gjithë lokaleve të makinerive, kuzhinave të anijes, lokaleve të vendparkimit të automjeteve, lokaleve Ro-Ro të ngarkesave apo lokaleve të kategorive të veçanta;

Pikat e kalimit në ndarjet e zonave kryesore duhet të jenë gjithashtu në përputhje me kërkesat e nënparagrafit .9.2.8.

.5 Kanalet e ajrimit me një sipërfaqe neto të seksionit tërthor mbi 0,02 m2 që kalojnë përmes paratieve të kategorisë "B" duhet të vishen me këmishë çeliku me gjatësi 900 mm, e cila të

ndahet mundësisht në 450 mm për secilën anë të paratieve, me përjashtim të rastit kur në këtë gjatësi kanali është prej çeliku.

.6 Në stacionet e kontrollit jashtë lokaleve të makinerive duhet të merren të gjitha masat praktike për të garantuar ajrimin, shikueshmërinë dhe mospraninë e tymit, në mënyrë që në rast zjarri makineritë dhe pajisjet brenda lokalit të mund të mbikëqyren dhe të vazhdojnë të funksionojnë me efikasitet. Për furnizimin me ajër duhet të sigurohen pajisje alternative dhe të veçanta. Pikat e hyrjes së ajrit nga dy burimet e furnizimit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të minimizohet rreziku i futjes së njëkohshme të tymit nga të dyja pikat e hyrjes. Këto kërkesa nuk është e nevojshme të zbatohen për stacionet e kontrollit që ndodhen apo dalin në kuvertat e hapura, apo për rastet ku mekanizmat mbyllës lokal do të ishin njësoj efektivë.

.7 Në rast se kalojnë përmes lokaleve të akomodimit apo lokaleve prej materialesh të djegshme, kanalet e shkarkimit që dalin nga furrat e kuzhinës duhet të përbëhen nga ndarje të kategorisë "A". Çdo kanal shkarkues duhet të jetë i pajisur me:

.1 një filtër yndyrash lehtësisht i çmonuteshëm për t'u pastruar;

.2 një kllapë për mbrojtjen nga zjarri të vendosur në pjesën fundore të kanalit;

.3 pajisje të komandueshme nga kuzhina e anijes për fikjen e ventilatorëve shkarkues; dhe

.4 mjete të palëvizshme për shuarjen e zjarrit brenda kanalit.

.8 Aty ku është e nevojshme që një kanal ajrimi të kalojë përmes ndarjes së një zone kryesore vertikale, kllapat e sigurta automatike për mbrojtjen nga zjarri në rast avarie duhet të instalohen pranë ndarjes. Gjithashtu, kllapat duhet të arrijnë të mbyllen manualisht nga secila anë e ndarjes. Pozicioni i manovrimit duhet të jetë lehtësisht i aksesueshëm dhe të shënohet me ngjyrë të kuqe që reflekton dritën. Kanali midis ndarjes dhe kllapës duhet të jetë prej çeliku ose prej një materiali tjetër të barasvlershëm dhe, sipas rastit, të izolohet për të qenë në përputhje me kërkesat e Rregullores II- 2/A/12.1. Kllapat duhet të instalohen të paktën në njërën anë të ndarjes, me një shënim të dukshëm që tregon pozicionin e hapur apo të mbyllur të tyre.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.9 Hyrjet dhe daljet kryesore të sistemeve të ajrimit duhet të pajisen me një mekanizëm mbylljeje në pjesën e jashtme të lokalit përkatës.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.10 Sistemi mekanik i ajrimit të lokaleve të akomodimit, të shërbimit, të ngarkesave, të stacioneve të kontrollit dhe lokaleve të makinerive duhet të mund të fiket nga një pozicion lehtësisht i aksesueshëm jashtë lokalit përkatës. Në rast zjarri në lokalet e lartpërmendura ky pozicion duhet të jetë lehtësisht i aksesueshëm. Komandat për fikjen e sistemit mekanik të ajrimit në lokalet e makinerive duhet të jenë plotësisht të ndara nga komandat e fikjes së sistemit të ajrimi të lokaleve të tjera.

.3 ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Pajisjet vijuese duhet të testohen në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri të IMO-s:

.1 kllapat për mbrojtjen nga zjarri së bashku me mjetet përkatëse të manovrimit të tyre; dhe

.2 kanalet që kalojnë përmes ndarjeve të kategorisë "A". Testimi nuk është i nevojshëm në rastet kur në kanalet e ajrimit janë vendosur drejtpërdrejt këmishë prej çeliku përmes lidhjeve me perçina ose me vidhosje apo me saldim.

10 Dritaret dhe baxhat e ajrimit (R 33)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.1 Të gjitha dritaret dhe baxhat anësore në paratiet në brendësi të lokaleve të akomodimit, lokaleve të shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, përveç atyre për të cilat zbatohen dispozitat e Rregullores 7.5, duhet të ndërtohen në mënyrë të tillë që të përmbushen kërkesat në lidhje me rezistencën për paratiet në të cilat janë vendosur.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri të IMO-s.

.2 Pavarësisht kërkesave të tabelave në Rregulloret 4 dhe 5, të gjitha dritaret dhe baxhat anësore në paratiet që ndajnë lokalet e akomodimit, të shërbimit dhe stacionet e kontrollit nga kushtet atmosferike duhet të ndërtohen me korniza çeliku ose me materiale të tjera të përshtatshme. Xhami duhet të fiksohet me anë të një bazamenti apo kornize metalike.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

.3 Dritaret që ndodhen përballë mjeteve të shpëtimit, zonave të imbarkimit dhe të grumbullimit, shkallëve të jashtme dhe kuvertave të hapura që përdoren si rrugë evakuimi, si dhe dritaret që ndodhen nën zonat e imbarkimit në gomonet e shpëtimit dhe rrëshqitësve të evakuimit duhet të jenë njësoj rezistente ndaj zjarrit siç kërkohet në tabelat e Rregullores 4. Kur dritaret janë të pajisura me koka të posaçme spërkatëse, dritaret "A-0" mund të pranohen si ekuivalente.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kokat e posaçme spërkatëse duhet të jenë:

.1 koka të posaçme të vendosura mbi dritare dhe të instaluara krahas spërkatësve të zakonshëm në tavane; ose

.2 koka spërkatëse të zakonshme që vendosen në tavane në mënyrë të tillë që dritarja të mbrohet nga një normë mesatare shkarkimi prej jo më pak se 5 litra/m2 për minutë dhe zona e shtuar e dritares të përfshihet në llogaritjen e zonës së mbulimit.

Dritaret që ndodhen në anën e anijes nën zonat e imbarkimit në gomonet e shpëtimit duhet të kenë një rezistencë nga zjarri që është të paktën e barabartë me atë të kategorisë "A-0".

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D QË TRANSPORTOJNË JO MË SHUMË SE 36 PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.4 Pavarësisht kërkesave në tabelat e Rregullores II-2/B/5, duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë rezistencës nga zjarri të dritareve me drejtim nga zonat e hapura apo të mbyllura të imbarkimit në barkat dhe gomonet e shpëtimit, si dhe rezistencës nga zjarri të dritareve që ndodhen nën këto zona të vendosura në një pozicion të tillë që në raste zjarri do të pengonin hyrjen apo imbarkimin në barkat apo gomonet e shpëtimit.

11 Përdorimi i kufizuar i materialeve të djegshme (R 34)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Përveç lokaleve të ngarkesave, kolive postare dhe bagazheve ose dhomave frigoriferike të lokaleve të shërbimit, të gjitha veshjet, dyshemetë, bllokueset e tymit, tavanet dhe izolimet janë prej materialesh të padjegshme. Paratiet ose kuvertat e pjesshme që përdoren për të bërë nënndarjen e një lokali për qëllime funksionale apo dekorative janë gjithashtu prej materialesh të padjegshme.

.2 Barrierat e avujve dhe ngjitësit e përdorur së bashku me izolimin, si dhe izolimi i rakordeve të tubave për sistemet e shpërndarjes së lëndëve të lëngëta me temperaturë të ulët nuk është nevoja të jenë prej materialesh të padjegshme, por duhet të reduktohen sa më shumë të jetë e mundur dhe sipërfaqet e tyre të ekspozuara duhet të kenë veti të përhapjes së ulët të flakëve, në përputhje me procedurën e testimit të Rezolutës së IMO-s A.653 (16).

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Në vend të paragrafit .2 duhet të zbatohet paragrafi .2a si më poshtë:

.2a Barrierat e avujve dhe ngjitësit që përdoren së bashku me izolimin, si dhe izolimi i rakordeve të tubave për sistemet e shpërndarjes së lëndëve të lëngëta me temperaturë të ulët nuk është nevoja të jenë prej materialesh të padjegshme, por duhet të reduktohen sa më shumë të jetë e mundur dhe sipërfaqet e tyre të ekspozuara duhet të kenë veti të përhapjes së ulët të flakëve.

.3 Sipërfaqet e mëposhtme duhet të kenë veti të përhapjes së ulët të flakëve:

.1 sipërfaqet e ekspozuara në korridore dhe kafazet e shkallëve, si dhe sipërfaqet e paratieve, mureve dhe veshjeve të tavanit në të gjitha lokalet e akomodimit, të shërbimit dhe në stacionet e kontrollit;

.2 hapësirat e paaksesueshme ose të fshehura në lokalet e akomodimit, të shërbimit dhe stacionet e kontrollit.

.4 Vëllimi total i rifiniturave të djegshme, detajeve të derdhura, dekorimeve dhe veshjeve me kompensatë në çdo lokal akomodimi dhe shërbimi nuk duhet të tejkalojë një vëllim të barasvlershëm me 2,5 mm veshje me kompensatë, që mbulon sipërfaqen totale të mureve dhe tavaneve. Nuk është e nevojshme që mobiliet e fiksuara në veshje, ose paratiet apo kuvertat të përfshihen në përllogaritjen e vëllimit total të materialeve të djegshme.

Në rastin e anijeve të pajisura me sistem automatik të spërkatjes në përputhje me dispozitat e Rregullores II 2- A/8, vëllimi i mësipërm mund të përfshijë disa materiale të djegshme që përdoren për ngritjen e ndarjeve të kategorisë "C".

.5 Veshjet me kompensatë të përdorura në sipërfaqet dhe veshjet e mbuluara nga kërkesat e paragrafit .3 kanë një vlerë kalorifike që nuk tejkalon 45 MJ/m2 të sipërfaqes për trashësinë e përdorur.

.6 Në kafazet e shkallëve vendosen vetëm mobilie që shërbejnë për ulje. Ato janë të fiksuara, kufizohen në gjashtë ndenjëse mbi çdo kuvertë në çdo kafaz shkallësh, paraqesin rrezik të kufizuar zjarri dhe nuk pengojnë rrugën e evakuimit të pasagjerëve. Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë shtimin e ndenjëseve të tjera në zonën kryesore të pritjes brenda një kafazi shkallësh, nëse ato janë të fiksuara, përbëhen nga material jo i djegshëm dhe nuk

pengojnë rrugën e evakuimit të pasagjerëve. Nuk lejohet vendosja e mobilieve në korridoret e pasagjerëve dhe të ekuipazhit që përbëjnë rrugë evakuimi në zonat e kabinave. Përveç sa më sipër, mund të lejohen dollapët me material të padjegshëm, për të siguruar magazinimin e pajisjeve të sigurisë që kërkohen nga rregulloret. Makineritë e ujit të pijshëm dhe të akullit mund të lejohen në korridore me kusht që të jenë të fiksuara dhe të mos kufizojnë gjerësinë e rrugëve të evakuimit. Kjo vlen edhe për lulet ose bimët dekorative, statuja ose objekte të tjera artistike, si p.sh. piktura dhe tapiceri në korridore dhe në shkallë.

.7 Bojërat, llaqet dhe rifiniturat e tjera që përdoren në sipërfaqe të brendshme të ekspozuara nuk duhet të prodhojnë sasi të tepërta tymi dhe produktesh toksike.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Në vend të paragrafit .7 duhet të zbatohet paragrafi i mëposhtëm .7a:

.7a Bojërat, llaqet dhe rifiniturat e tjera që përdoren në sipërfaqe të brendshme të ekspozuara nuk duhet të prodhojnë sasi të tepërta tymi dhe produktesh toksike, të cilat përcaktohen në përputhje me Kodin IMO të Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri.

.8 Nëse përdoren brenda lokaleve të akomodimit, të shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, veshjet e kuvertës kryesore duhet të jenë prej materialesh të miratuara në përputhje me procedurat e provës së rrezikut nga zjarri të Rezolutës A.687 (17) të IMO-s, të cilat nuk marrin flakë lehtësisht ose nuk paraqesin rrezik toksiciteti apo shpërthimi në temperatura të larta.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Në vend të paragrafit .8 duhet të zbatohet paragrafi .8a në vijim:

.8a Veshjet e kuvertës kryesore, nëse përdoren brenda lokaleve të akomodimit, të shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, duhet të jenë prej një materiali të miratuar i cili nuk merr flakë lehtësisht ose nuk paraqet rrezik toksiciteti apo shpërthimi në temperatura të larta, të përcaktuara në përputhje me Kodin IMO të Procedurave të Provës së Rrezikut nga Zjarri.

12 Detajet e ndërtimit (R 35)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Në lokalet e akomodimit, të shërbimit, stacionet e kontrollit, korridoret dhe shkallët:

.1 hapësirat e zbuluara që ndodhen pas tavaneve, paneleve ose veshjeve ndahen në mënyrë të përshtatshme me ndarëse të puthitura që bllokojnë draftin, të vendosura në një distancë jo më madhe se 14 metra;

.2 në drejtimin vertikal, këto hapësira, duke përfshirë edhe ato që ndodhen pas veshjeve të shkallëve, hambarëve etj., mbyllen në çdo kuvertë.

13 Sistemet e palëvizshme të diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit dhe spërkatësi automatik, sistemi i diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit (R 14) (R 36)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Në anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe në anije me një gjatësi nën 24 metra, në çdo zonë të veçantë, qoftë vertikale ose horizontale, në të gjitha lokalet e akomodimit dhe të shërbimit dhe në stacionet e kontrollit, me përjashtim të lokaleve që nuk paraqesin asnjë rrezik të konsiderueshëm për zjarr, si për shembull hapësirat boshe, hapësirat sanitare, etj. duhet të instalohet:

.1 një sistem i palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/9, si dhe i instaluar dhe i vendosur në mënyrë të tillë që të diktojë praninë e zjarrit në këto lokale. Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më datë 1 janar 2003 ose pas kësaj date, këto sisteme duhet të sigurojnë edhe diktimin e tymit në korridoret, shkallët dhe rrugët e evakuimit brenda lokaleve të akomodimit, ose,

.2 një sistem automatik i spërkatjes, diktimit të zjarrit dhe i sinjalizimit të zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/8 ose me udhëzimet e IMO-s për një sistem spërkatës të barasvlershëm e të miratuar, siç parashikohet në Rezolutën e IMO-s A.800 (19), dhe i instaluar dhe i vendosur në mënyrë të tillë që të mbrojë këto lokale, si dhe një sistem i palëvizshëm i diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A9, dhe i instaluar dhe i vendosur në mënyrë të tillë që të diktojë tymin në korridoret, shkallët dhe rrugët e evakuimit brenda lokaleve të akomodimit.

.2 Anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, përveç anijeve me gjatësi nën 24 metra, duhet të pajisen me:

Një sistem automatik të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit, të një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/8 ose me udhëzimet e IMO-s për një sistem spërkatjeje të barasvlershëm e të miratuar, siç parashikohet në Rezolutën A.800 (19) të IMO-s, në të gjitha lokalet e shërbimit, stacionet e kontrollit dhe lokalet e akomodimit, duke përfshirë korridoret dhe shkallët.

Në të kundërt, stacionet e kontrollit ku uji mund të shkaktojë dëmtim të pajisjeve kryesore mund të pajisen me një sistem të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit të një lloji tjetër të miratuar.

Duhet të instalohet një sistem i palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/9, i instaluar dhe i vendosur në mënyrë të tillë që të sigurojë diktimin e tymit në lokalet e shërbimit, stacionet e kontrollit dhe lokalet e akomodimit, duke përfshirë korridoret dhe shkallët. Nuk është e nevojshme që detektorët e tymit të vendosen në tualetet private dhe në kuzhinat e anijes.

Lokalet që paraqesin pak ose aspak rrezik nga zjarri, si për shembull hapësirat boshe, tualetet publike, dhomat e bombolave të dioksidit të karbonit dhe hapësira të ngjashme, nuk është e nevojshme që të pajisen me një sistem automatik të spërkatjes ose sistem të palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit.

.3 Në lokalet e makinerive që nuk janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme instalohet një sistem i palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me dispozitat përkatëse të Rregullores II-2/A/9.

Ky sistem i diktimit të zjarrit duhet të projektohet dhe detektorët duhet të pozicionohen në mënyrë të tillë që të diktojnë sa më shpejt rënien e zjarrit në cilëndo pjesë të këtyre hapësirave

dhe në të gjitha kushtet normale të operimit të makinerive, si dhe ndryshimet e ajrimit të diktuara nga gama e mundshme e temperaturave të ambientit. Sistemet e diktimit që përdorin vetëm detektorë termikë nuk lejohen përveçse në lokalet me lartësi të kufizuar dhe aty ku përdorimi i tyre është veçanërisht i përshtatshëm. Sistemi i diktimit duhet të aktivizojë alarme zanore dhe vizuale, të ndryshme nga alarmet e çfarëdolloj sistemi tjetër që nuk dikton zjarrin, në një numër të mjaftueshëm pikash për të garantuar që alarmet të dëgjohen dhe spikaten nga ura e komandimit dhe nga një inxhinier mekanik përgjegjës.

Kur nuk ka personel në urën e komandimit, alarmi do të ndizet në një vend të patrulluar nga një anëtar përgjegjës i ekuipazhit.

Pas instalimit, sistemi duhet të testohet në kushte të ndryshme operimi të motorit dhe të ajrimit.

14 Mbrojtja e lokaleve të kategorive të veçanta (R 37)

.1 Dispozitat e zbatueshme për lokalet e kategorive të veçanta qoftë mbi ose nën kuvertën kryesore

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B QË TRANSPORTOJNË MË SHUMË SE 36 PASAGJERË:

.1 Të përgjithshme

.1 Parimi bazë mbi të cilin mbështeten dispozitat e kësaj rregulloreje është që, meqë ndarja normale në zona vertikale mund të mos jetë praktike në lokale të kategorive të veçanta, duhet siguruar mbrojtje e barasvlershme në këto lokale në bazë të një koncepti të ndarjes në zona horizontale dhe me anë të sigurimit të një sistemi efikas të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit. Sipas këtij koncepti, një zonë horizontale për qëllime të kësaj rregulloreje mund të përfshijë lokale të kategorive të veçanta në më shumë se një kuvertë, me kusht që lartësia e përgjithshme e shfrytëzueshme për automjetet të mos i tejkalojë 10 metra.

.2 Kërkesat e Rregulloreve II-2/A/12, II-2/B/7 dhe II-2/B/9 për ruajtjen e rezistencës së zonave vertikale zbatohen njësoj për kuvertat dhe paratiet që ndajnë zonat horizontale nga njëra-tjetra dhe nga pjesa tjetër e anijes.

.2 Mbrojtja strukturore

.1 Në anijet e reja që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, paratiet dhe kuvertat e lokaleve të kategorive të veçanta izolohen sipas standardit të kategorisë "A-60". Megjithatë, kur një hapësirë e kuvertës së hapur (siç përcaktohet në Rregulloren II-2/B/4.2.2(5)), një hapësirë sanitare apo një hapësirë e ngjashme (siç përcaktohet në Rregulloren II-2/B/4.2.2(9)) ose një depozitë, hapësirë boshe apo lokal makinerish ndihmëse që paraqet pak ose aspak rrezikshmëri nga zjarri (sipas përkufizimit në Rregulloren II- 2/B/4.2.2(10)), ndodhet në njërën anë të ndarjes, standardi mund të reduktohet në "A-0".

Kur depozitat e lëndës djegëse të lëngshme ndodhen nën një lokal të një kategorie të veçantë, integriteti i kuvertës midis këtyre lokaleve mund të reduktohet në standardin "A-0".

.2 Në anijet e reja që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë dhe në anijet ekzistuese të kategorisë B të cilat transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, paratiet ndarëse të lokaleve të kategorive të veçanta izolohen sipas kërkesave për lokalet e kategorisë

(11) në tabelën 5.1 të Rregullores II-2/B/5 dhe faqet horizontale sipas kërkesave për kategorinë

(11) në tabelën 5.2 të Rregullores II-2/B/5.

.3 Në urën e komandimit duhet të vendosen tregues që sinjalizojnë mbylljen e dyerve zjarrduruese përmes të cilave hyhet apo dilet në lokale të kategorive të veçanta.

Këto dyer të lokaleve të kategorive të veçanta duhet të ndërtohen në mënyrë të tillë që të mos mund të mbahen gjithnjë të hapura dhe duhet të qëndrojnë të mbyllura gjatë lundrimit.

.3 Sistemi i palëvizshëm për shuarjen e zjarrit

Çdo lokal i kategorisë së veçantë duhet të jetë i pajisur me një sistem të palëvizshëm të miratuar për spërkatjen e ujit me presion, i cili funksionon në mënyrë manuale dhe mbron të gjitha pjesët e çdo kuverte dhe platforme automjetesh në këtë lokal.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, këto sisteme të spërkatjes së ujit duhet të jenë të pajisura me:

.1 një manometër presioni në kolektorin me valvula;

.2 shënime të qarta mbi çdo kolektor me valvula që tregon lokalet e mbuluara;

.3 udhëzime lidhur me mirëmbajtjen dhe funksionimin e këtyre sistemeve, të afishuara në dhomën e valvulave; dhe

.4 një numër të mjaftueshëm valvulash shkarkimi.

Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë përdorimin e një sistemi tjetër të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit, i cili pas verifikimit me anë të një testimi në shkallë të plotë nën kushte që simulojnë një zjarr të shkaktuar nga rrjedhja e benzinës në një lokal të një kategorie të veçantë, rezulton jo më pak efikas për mbajtjen nën kontroll të zjarreve që ka gjasa të shkaktohen në një lokal të tillë. Një sistem i tillë i palëvizshëm për spërkatjen e ujit me presion apo sisteme të ngjashme për shuarjen e zjarrit duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Rezolutës A.123 (V) të IMO-s dhe duhet të merren në konsideratë "Udhëzimet për miratimin e sistemeve alternative të shuarjes së zjarrit me bazë ujin në lokale të kategorisë së veçantë" të MSC/Circ.1272 të IMO-s.

.4 Patrullat dhe diktimi

.1 Në lokalet e kategorive të veçanta mbahet një sistem efikas patrullimi. Në lokalet ku nuk patrullohet në mënyrë të vazhdueshme nga roja për diktimin e zjarrit, gjatë lundrimit duhet të sigurohet një sistem i palëvizshëm për diktimin dhe sinjalizimin e zjarrit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/9. Sistemi i palëvizshëm i diktimit të zjarrit duhet të jetë në gjendje të diktojë me shpejtësi rënien e zjarrit. Lloji, distanca dhe vendndodhja e detektorëve duhet të përcaktohet duke marrë në konsideratë efektet e ajrimit dhe faktorë të tjerë përkatës.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, pas instalimit, sistemi duhet të testohet nën kushte normale ajrimi për të verifikuar nëse koha e tij mesatare e reagimit përmbush kërkesat e administratës së shtetit të flamurit.

.2 Në të gjitha lokalet e kategorive të veçanta vendosen sinjalizatorë me komandim manual, një prej të cilëve vendoset pranë çdo daljeje nga këto lokale.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më datë 1 janar 2003 ose pas kësaj date,

sinjalizatorët me komandim manual shpërndahen në mënyrë të tillë që asnjë pjesë e lokalit të mos ndodhet më shumë se 20 metra larg një sinjalizatori me komandim manual.

5 pajisjet portative për shuarjen e zjarrit

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.5a Në çdo lokal të një kategorie të veçantë vendosen:

.1 të paktën tre pajisje për spërkatjen e hollë të ujit;

.2 një njësi portative për spërkatjen me shkumë, në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/A/6.2, me kusht që të paktën dy njësi të tilla të jenë të disponueshme në anije për t'u përdorur në këto lokale; dhe

.3 të paktën një pajisje portative për shuarjen e zjarrit pranë çdo dere aksesi në këto lokale.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

.5b Në çdo nivel të kuvertës në hapësirat apo dhomat ku mbahen automjete vendosen pajisje portative për shuarjen e zjarrit, me një distancë prej jo më shumë se 20 metra nga njëra-tjetra në të dyja anët e lokalit. Në çdo lokal të tillë vendoset të paktën një pajisje portative për shuarjen e zjarrit.

Përveç sa më sipër, në lokalet e kategorive të veçanta vendosen edhe pajisjet e mëposhtme për shuarjen e zjarrit:

.1 të paktën tre pajisje për spërkatjen e hollë të ujit; dhe

.2 një njësi portative për spërkatjen me shkumë, në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri, me kusht që në anije të jenë të disponueshme të paktën dy njësi të tilla për përdorim në një lokal të tillë Ro-Ro.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.6 Sistemi i ajrimit

.1 Për lokalet e kategorive të veçanta duhet të sigurohet një sistem efikas ajrimi me burim ndihmës energjie i mjaftueshëm për të siguruar qarkullimit e ajrit të paktën 10 herë në orë. Sistemi për këto lokale duhet të jetë tërësisht i ndarë nga sistemet e tjera të ajrimit dhe duhet të funksionojë gjatë të gjithë kohës kur në këto lokale ndodhen automjete. Numri i qarkullimeve të ajrit duhet të rritet në të paktën 20 gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të automjeteve.

Kanalet e ajrimit që u shërbejnë lokaleve të kategorive të veçanta që mund të mbyllen në mënyrë efikase duhet të jenë të veçanta për çdo lokal të tillë. Sistemi duhet të jetë në gjendje të kontrollohet nga një pozicion jashtë këtyre lokaleve.

.2 Ajrimi duhet të jetë i tillë që të parandalojë shtresëzimin e ajrit dhe formimin e xhepave të ajrit.

.3 Në urën e komandimit vendosen mjete që tregojnë çdo humbje ose reduktim të kapacitetit të nevojshëm të ajrimit.

.4 Duhet të merren masa që lejojnë çaktivizimin e shpejtë dhe mbylljen efikase të sistemit të ajrimit në rast zjarri, duke marrë në konsideratë kushtet e motit dhe të detit.

.5 Kanalet e ajrimit, duke përfshirë kllapat, duhet të jenë prej çeliku dhe vendosja e tyre bëhet në përputhje me kërkesat e administratës së shtetit të flamurit.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më datë 1 janar 2003 ose pas kësaj date, kanalet e ajrimit që kalojnë përmes zonave horizontale ose lokaleve të makinerive duhet të jenë kanale prej çeliku të kategorisë "A-60", të ndërtuara në përputhje me Rregulloren II-2/B/9.2.3.1.1 dhe II-2/B/9.2.3.1.2.

.2 *Dispozita shtesë të zbatueshme vetëm për lokalet e kategorive të veçanta që ndodhen mbi kuvertën kryesore*

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

1.1 Ullukët

Duke pasur parasysh humbjen e konsiderueshme të stabilitetit që mund të vijë si pasojë e sasisë së madhe të ujit të akumuluar në kuvertë ose kuverta pas vënies në punë të sistemit të palëvizshëm të spërkatjes së ujit me presion, duhet të vendosen ullukë për të garantuar shkarkimin e menjëhershëm të ujit drejtpërdrejt nga bordi.

ANIJET E REJA RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D PËR PASAGJERË DHE ANIJET EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B PËR PASAGJERË:

1.2 Shkarkimet

1.2.1 Valvulat e shkarkimit për ullukët, të pajisura me mekanizma të sigurt mbyllës të komandueshëm nga një pozicion në pjesën e sipërme të kuvertës kryesore në përputhje me kërkesat e Konventës Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkimit në fuqi, mbahen të hapura gjatë kohës që anijet janë në det.

1.2.2 Çdo vënie në punë e valvulave të përmendura në nënparagrafin .1.2.1 regjistrohet në ditarin e anijes.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.2 Masat paraprake kundër ndezjes së avujve të ndezshëm

.1 Në çdo kuvertë ose platformë që mban automjete, nëse ka të tilla, dhe në të cilat pritet të grumbullohen avuj lëndësh plasëse, me përjashtim të platformave me hapje me madhësi të mjaftueshme që lejojnë depërtimin e gazeve të benzinës në pjesët e poshtme, pajisjet që mund të përbëjnë burim ndezjeje të avujve të ndezshëm dhe, në veçanti, pajisjet dhe instalimet elektrike, duhet të instalohen të paktën 450 mm sipër kuvertës ose platformës. Pajisjet elektrike të instaluara në një lartësi mbi 450 mm mbi kuvertë ose platformë duhet të jenë të llojit të mbyllur dhe të mbrojtura në mënyrë të përshtatshme për të parandaluar daljen e shkëndijave. Megjithatë, nëse instalimi i pajisjeve dhe telave elektrikë në një lartësi prej më pak se 450 mm mbi kuvertë ose platformë është i domosdoshëm për operimin e sigurt të anijes, këto pajisje dhe instalime elektrike mund të instalohen me kusht që të jenë të një lloji të sigurt e të certifikuar, të miratuar për përdorim në përzierjet plasëse të benzinës me ajrin.

.2 Pajisjet dhe instalimet elektrike, nëse instalohen në një kanal për shkarkimin e gazeve, duhet të jenë të një lloji të miratuar për përdorim në përzierjet plasëse të benzinës me ajrin dhe dalja nga çdo kanal shkarkimi vendoset në një pozicion të sigurt, duke pasur parasysh burimet e tjera të mundshme të ndezjes.

.3 *Dispozita shtesë të zbatueshme vetëm për lokalet e kategorive të veçanta nën kuvertën kryesore*

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Pompat e sentisës dhe tharja e saj

Duke pasur parasysh humbjen e konsiderueshme të stabilitetit që mund të vijë si pasojë e sasisë së madhe të ujit të grumbulluar mbi kuvertë ose depozitë si rezultat i vënies në punë të sistemit të palëvizshëm të spërkatjes së ujit me presion, administrata e shtetit të flamurit, krahas kërkesave të Rregullores II-1/C/3, mund të kërkojë edhe vendosjen e mjeteve të pompimit dhe kullimit.

Në rastin e anijeve të reja të kategorisë B, C dhe D të ndërtuara më 1 janar 2003 ose pas kësaj date, sistemi i kullimit duhet të ketë përmasa të tilla që të mund të kullojë minimalisht 125% të kapacitetit të kombinuar të pompave të sistemit për spërkatjen e ujit dhe të numrit të kërkuar të grykave të zorrëve për shuarjen e zjarrit. Valvulat e sistemit të kullimit duhet të mund të komandohen nga jashtë lokalit të mbrojtur në një pozicion që ndodhet në afërsi të komandave të sistemit për shuarjen e zjarrit. Puset e sentinës duhet të kenë kapacitet të mjaftueshëm mbajtës dhe duhet të vendosen në anë të skafit të anijes, me një distancë jo më të madhe se 40 metra nga njëra-tjetra, në çdo dhomë hermetike ndaj ujit.

.2 Masat paraprake kundër ndezjes së avujve të ndezshëm

.1 Pajisjet dhe instalimet elektrike, nëse ka të tilla, duhet të jenë të një lloji të përshtatshëm për përdorim në ambiente me përzierje të ajrit me benzinën plasëse. Nuk lejohen pajisje të tjera që mund të përbëjnë burim ndezjeje të avujve të ndezshëm.

.2 Pajisjet dhe instalimet elektrike, nëse instalohen në një kanal për shkarkimin e gazeve, duhet të jenë të një lloji të miratuar për përdorim në përzierjet plasëse të benzinës me ajrin dhe dalja nga çdo kanal shkarkimi vendoset në një pozicion të sigurt, duke pasur parasysh burimet e tjera të mundshme të ndezjes.

.4 *Hapjet e përhershme*

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Hapjet e përhershme në veshjen anësore, në ekstremitete ose në kuvertën e sipërme të lokaleve të kategorive të veçanta duhet të vendosen në mënyrë të tillë që zjarri në lokalet e kategorive të veçanta të mos rrezikojë zonat e stivimit, stacionet e imbarkimit të mjeteve të mbijetesës, lokalet e akomodimit, lokalet e shërbimit, stacionet e kontrollit në superstrukturat dhe kabinat e kuvertës mbi lokalet e kategorisë së veçantë.

15 Patrullat e zjarrit, sistemet e diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit dhe sistemi i qendrës së zërit (R 40)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Duhet të instalohen sinjalizatorë me komandim manual në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/9.

.2 Në çdo kohë, qoftë në det apo në port (përveç rasteve kur janë jashtë shërbimit), anijet pajisen me ekuipazhin dhe mjetet e nevojshme për të garantuar që çdo alarm fillestar për rënien e zjarrit të diktohet menjëherë nga një anëtar përgjegjës i ekuipazhit.

.3 Duhet të instalohet një alarm i posaçëm për thirrjen e ekuipazhit, i cili vihet në punë nga ura e komandimit ose stacioni i kontrollit të zjarrit. Ky alarm mund të jetë pjesë e sistemit të përgjithshëm të sinjalizimit të anijes, por duhet të mund të aktivizohet në mënyrë të pavarur nga alarmi për lokalet e pasagjerëve.

.4 Në të gjitha lokalet e akomodimit dhe të shërbimit, si dhe stacionet e kontrollit dhe kuvertat e hapura, vendoset një sistem i qendrës së zërit ose mjete të tjera të komunikimit efektiv.

Në anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, të ndërtuara më datë 1 janar 2003 ose pas kësaj date, ky sistem i qendrës së zërit duhet të plotësojë kërkesat e Rregullores III/6.5 të SOLAS, të ndryshuar.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

.5 Për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, duhet të mbahet një sistem efikas patrullimi në mënyrë që të diktohet menjëherë shpërthimi i ndonjë zjarri. Çdo anëtar i patrullës për diktimin e zjarrit trajnohet për t'u familjarizuar me rregullat e anijes, si dhe me vendndodhjen dhe funksionimin e pajisjeve që atij ose asaj mund t'i duhet të përdorë. Çdo anëtar i patrullës për diktimin e zjarrit duhet të pajiset me aparate portative radio-telefonike hyrëse dhe dalëse.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.6 Anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë duhet të pajisen me alarme diktuese për sistemet që kërkohen në bazë të Rregullores 13.2, të centralizuara në një stacion kontrolli qendror të pajisur vazhdimisht me personel. Përveç kësaj, komandat për mbylljen nga distanca të dyerve zjarrduruese dhe mbylljen e ventilatorëve të ajrimit duhet të jenë të centralizuara në të njëjtën vendndodhje. Ventilatorët e ajrimit duhet të jenë në gjendje të riaktivizohen nga ekuipazhi në stacionin e kontrollit të pajisur vazhdimisht me personel. Paneli i kontrollit në stacionin qendror të kontrollit duhet të jetë në gjendje të tregojë nëse dyert zjarrduruese janë të hapura apo të mbyllura dhe nëse detektorët, alarmet dhe ventilatorët janë të mbyllur apo të çaktivizuar. Paneli i kontrollit duhet të jetë vazhdimisht i lidhur me një burim ndihmës energjie dhe duhet të ketë një çelës komutator automatik të lidhur me një burim rezervë energjie në mungesë të burimit normal të furnizimit me energji. Nëse nuk parashikohet ndryshe nga rregulloret, paneli i kontrollit duhet të furnizohet me energji nga burimi kryesor i energjisë elektrike dhe burimi i emergjencës i energjisë elektrike i përcaktuar në Rregulloren II-1/D/3.

.7 Paneli i kontrollit projektohet sipas parimit "siguri në rast avarie", p.sh. një qark i hapur detektori duhet të shkaktojë një gjendje alarmi.

16 Përmirësimi i anijeve ekzistuese të kategorisë B që transportojnë mbi 36 pasagjerë (R 41-1)

.1 Përveç kërkesave për anijet ekzistuese të kategorisë B në këtë kapitull II-2, anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë përmbushin edhe kërkesat e mëposhtme:

.1 Të gjitha lokalet e akomodimit, të shërbimit, kafazet e shkallëve dhe korridoret duhet të jenë të pajisura me një sistem për diktimin dhe sinjalizimin e tymit, i cili duhet të jetë i një lloji të miratuar dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores II- 2/A/9. Ky sistem nuk është i nevojshëm të vendoset në tualete private dhe në lokalet që paraqesin pak ose aspak rrezik për zjarr, si për shembull në hapësirat boshe apo në hapësira të tjera të ngjashme. Në kuzhinat e anijes duhet të instalohen detektorë që aktivizohen me anë të diktimit të nxehtësisë dhe jo të tymit.

.2 Detektorët e tymit të lidhur me sistemin e diktimit dhe të sinjalizimit të zjarrit duhet të montohen gjithashtu mbi tavanet e shkallëve dhe korridoreve në zonat ku tavanet janë prej materiali të djegshëm.

3.1 Dyert zjarrduruese me mentesha në kafazet e shkallëve, paratiet e zonave kryesore vertikale dhe faqet e kuzhinave të anijes, të cilat mbahen normalisht të hapura, duhet të jenë me mbyllje automatike dhe të kontrollueshme nga një stacion kontrolli qendror dhe nga një pozicion pranë derës.

3.2 Në një stacion kontrolli qendror në praninë e përhershme të personelit vendoset një panel që tregon nëse dyert zjarrduruese në kafazet e shkallëve, në paratiet e zonave kryesore vertikale dhe në faqet e kuzhinave të anijes janë të mbyllura.

3.3 Kanalet e shkarkimit nga furrat e kuzhinave të anijeve, në të cilat mund të grumbullohen vajra dhe yndyra dhe që kalojnë përmes lokaleve të akomodimit apo lokaleve që përmbajnë lëndë të djegshme, duhet të ndërtohen me ndarje të kategorive "A". Çdo kanal shkarkimi i furrave të kuzhinës së anijes duhet të jetë i pajisur me:

.1 një filtër yndyrash që mund të hiqet me lehtësi për t'u pastruar, përveç rasteve kur instalohet një sistem alternativ për heqjen e yndyrave;

.2 një kllapë për mbrojtjen nga zjarri të vendosur në pjesën fundore të kanalit;

.3 pajisje për mbylljen e aspiratorëve, të komandueshme nga brenda kuzhinës;

.4 pajisje të palëvizshme për shuarjen e zjarrit brenda kanalit; dhe

.5 kapanxha të vendosura në vende të përshtatshme për inspektim dhe pastrim.

3.4 Brenda rrethimeve të kafazeve të shkallëve mund të vendosen vetëm tualete publike, ashensorë, dollapë me materiale të padjegshme që shërbejnë për ruajtjen e pajisjeve të sigurisë dhe sportele të hapura informacioni. Lokalet e tjera ekzistuese brenda kafazit të shkallëve duhet:

.1 të zbrazen, të mbyllen përfundimisht dhe të shkëputen nga sistemi elektrik; ose

.2 të ndahen nga kafazi i shkallëve me anë të ndarjeve të kategorisë "A" në përputhje me Rregulloren II-2/B/5. Këto lokale mund të kenë akses të drejtpërdrejtë në kafazet e shkallëve me anë të dyerve të kategorisë "A" në përputhje me Rregulloren II-2/B/5, dhe duhet të pajisen me një sistem spërkatjeje. Megjithatë, kabinat nuk duhet të kenë akses të drejtpërdrejtë në kafazin e shkallëve.

3.5 Lokalet e ndryshme nga hapësirat publike, korridoret, tualetet publike, lokalet e kategorive të veçanta, shkallët e tjera sipas kërkesave të Rregullores II-2/B/6.1.5, hapësirat e hapura të kuvertave dhe lokalet që trajtohen në paragrafin .3.4.2 nuk lejohen të kenë akses të drejtpërdrejtë në kafazet e shkallëve.

3.6 Lokalet ekzistuese të makinerive të kategorisë (10) të përshkruara në Rregulloren II-2/B/4 dhe zyrat mbështetëse të sporteleve të informacionit, të cilat kanë akses të drejtpërdrejtë në kafazin e shkallëve, mund të mbahen me kusht që të jenë të pajisura me detektorë tymi dhe që në këto zyra të ketë vetëm mobilie që paraqesin rrezik të kufizuar zjarri.

3.7 Përveç ndriçimit për rastet e emergjencave të kërkuar sipas Rregullores II-1/D/3 dhe III/5.3, mënyrat e evakuimit, duke përfshirë shkallët dhe daljet, duhet të pajisen në të gjitha pikat e rrugës së evakuimit, duke përfshirë edhe cepat dhe kryqëzimet, me ndriçim ose shenja në formën e shiritave fosforeshente të vendosur jo më lart se 0,3 metra mbi kuvertë. Shenjat duhet t'u mundësojnë pasagjerëve të identifikojnë të gjitha rrugët e evakuimit dhe të identifikojnë lehtësisht daljet e emergjencës. Nëse përdoret ndriçim elektrik, ai duhet të sigurohet nga burimi i energjisë për rastet e emergjencave dhe duhet të organizohet në mënyrë të tillë që mosfunksionimi i një drite të vetme apo i një shiriti të vetëm ndriçues të mos sjellë humbjen e efikasitetit të shenjave. Përveç kësaj, të gjitha shenjat që tregojnë rrugët e evakuimit dhe vendndodhjen e pajisjeve kundër zjarrit duhet të jenë prej materiali fosforeshent ose të ndriçuara. Administrata e shtetit të flamurit garanton që ndriçimi ose pajisjet fosforeshente të jenë vlerësuar, testuar dhe përdorur në përputhje me udhëzimet e dhëna në Rezolutën e IMO-s A.752 (18) ose në standardin ISO 15370-2001.

3.8 Duhet të sigurohet një sistem i përgjithshëm alarmi për rastet e emergjencave. Alarmi duhet të jetë i dëgjueshëm në të gjithë gjatësinë e lokaleve të akomodimit, në lokalet e punës së ekuipazhit të përhershëm dhe në kuvertat e hapura. Niveli i presionit akustik duhet të jetë në përputhje me standardet e Kodit për Sinjalizimet dhe Treguesit të Rezolutës IMO A.686 (17), të ndryshuar.

3.9 Në të gjitha lokalet e akomodimit, hapësirat publike dhe lokalet e shërbimit, stacionet e kontrollit dhe kuvertat e hapura duhet të ketë një sistem të qendrës së zërit ose mjete të tjera efikase të komunikimit.

3.10 Në kafazet e shkallëve vendosen vetëm mobilie që shërbejnë për ulje. Ato janë të fiksuara, kufizohen në gjashtë ndenjëse mbi çdo kuvertë në çdo kafaz shkallësh, paraqesin rrezik të kufizuar zjarri dhe nuk pengojnë rrugën e evakuimit të pasagjerëve. Administrata e shtetit të flamurit mund të lejojë shtimin e ndenjëseve në zonën kryesore të pritjes brenda një kafazi të shkallëve, nëse ajo është e fiksuar, prej një materiali të padjegshëm dhe nuk pengon rrugën e evakuimit të pasagjerëve. Nuk lejohet vendosja e mobilieve në korridoret e pasagjerëve dhe të ekuipazhit që përbëjnë rrugë evakuimi në zonat e kabinave. Përveç sa më sipër, mund të lejohen dollapët me material të padjegshëm, për të siguruar magazinimin e pajisjeve të sigurisë që kërkohen nga rregulloret.

.2 Përveç kësaj:

.1 Të gjitha shkallët në lokalet e akomodimit dhe të shërbimit duhet të jenë të ndërtuara me strukturë çeliku, me përjashtim të rasteve kur administrata e shtetit të flamurit lejon përdorimin e materialeve të tjera të barasvlershme, dhe duhet të jenë në brendësi të kufijve të formuar nga ndarje të kategorisë "A", si dhe të pajisura me mekanizma të sigurt mbyllje në të gjitha hapjet, me përjashtim të rasteve kur:

.1 një shkallë që lidh vetëm dy kuverta mund të mos jetë e rrethuar, me kusht që integriteti i kuvertës të ruhet me anë të paratieve ose dyerve të përshtatshme zjarrduruese në një hapësirë në mes të kuvertës. Kur shkallët mbyllen vetëm nga një prej hapësirave midis kuvertave, kafazi i shkallëve duhet të mbrohet në përputhje me tabelat për kuvertat në Rregulloret II-2/B/5;

.2 shkallët mund të vendosen në ambient të hapur në një hapësirë publike, me kusht që të qëndrojnë tërësisht brenda kësaj hapësire.

.2 Lokalet e makinerive duhet të jenë të pajisura me një sistem të palëvizshëm për shuarjen e zjarrit në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/6.

.3 Kanalet e ajrimit që kalojnë përmes ndarjeve midis zonave kryesore vertikale duhet të jenë të pajisura me një kllapë të sigurt automatike për mbrojtjen nga zjarri, e cila gjithashtu duhet të jetë në gjendje të mbyllet manualisht nga secila anë e ndarjes. Përveç kësaj, kllapat automatike të sigurisë në rast avarie me komandim manual nga brenda kafazit duhet të vendosen në të gjitha kanalet e ajrimit që u shërbejnë lokaleve të akomodimit, të shërbimit dhe kafazeve të shkallëve, kur ato i depërtojnë këto kafaze. Kanalet e ajrimit që kalojnë përmes një ndarjeje të zonës kryesore kundër zjarrit por që nuk janë në funksion të lokaleve të shërbimit në të dy anët, ose që kalojnë përmes një kafazi shkallësh edhe pse nuk janë në funksion të tij, mund të mos pajisen me kllapa me kusht që kanalet të jenë ndërtuar dhe izoluar sipas standardit "A-60" dhe të mos kenë hapje brenda kafazit të shkallëve ose në hambare në anën që nuk është në funksion të drejtpërdrejtë.

.4 Këto lokale të kategorive të veçanta duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/B/14.

.5 Të gjitha dyert zjarrduruese në kafazet e shkallëve, paratiet e zonave kryesore vertikale dhe faqet e kuzhinave të anijes, të cilat mbahen normalisht të hapura, duhet të jenë me mbyllje automatike dhe në gjendje të hapen nga një stacion kontrolli qendror dhe nga një pozicion pranë derës.

.6 Kërkesat e paragrafit .1.3.7 të kësaj rregulloreje zbatohen edhe për lokalet e akomodimit.

.3 Jo më vonë se data 1 tetor 2005, ose 15 vite pas datës së ndërtimit të anijes, cilado qoftë data më e vonë:

.1 Lokalet e akomodimit dhe të shërbimit, kafazet e shkallëve dhe korridoret duhet të pajisen me një sistem automatik të spërkatjes, diktimit dhe sinjalizimit të zjarrit, në përputhje me kërkesat e Rregullores II-2/A/8 ose me udhëzimet e IMO-s për një sistem spërkatës ekuivalent të miratuar, sipas përcaktimit në Rezolutën A.800 (19) të IMO-s.

17 Kërkesa të posaçme për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme (R 41)

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA 1 JANARIT 2003 DHE ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B:

Kërkesat e Rregullores II-2/54 SOLAS, në fuqi më datë 17 mars 1998, zbatohen, sipas rastit, për anijet e pasagjerëve që transportojnë mallra të rrezikshme.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Kërkesat e Rregullores 19, pjesa G e Konventës SOLAS, kreu II-2, e rishikuar më datë 1 janar 2003, zbatohen, sipas rastit, për anijet e pasagjerëve që transportojnë mallra të rrezikshme.

18 Kërkesa të veçanta për strukturat për helikopterët

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Anijet e pajisura me pista për uljen e helikopterëve duhet të përmbushin kërkesat e rregullores 18, pjesa G e Konventës SOLAS, kreu II-2, të rishikuar më datë 1 janar 2003.

KREU III

PAJISJET E SHPËTIMIT TË JETËS

1 Përkufizimet (R 3)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Për qëllimin e këtij kreu, nëse nuk parashikohet shprehimisht ndryshe, zbatohen përkufizimet e Rregullores III/3 të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar.

.2 "Kodi i LSA"-së është kodi ndërkombëtar për Pajisjet e Shpëtimit të Jetës (LSA) i përfshirë në Rezolutën e IMO-s MSC.48(66), i ndryshuar.

2 Mjetet e komunikimit, mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, pajisjet personale të shpëtimit (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Çdo anije duhet të jetë e pajisur të paktën me pajisje radiofonike të shpëtimit, transmetues radar, pajisje personale të shpëtimit, mjete të mbijetesës, barka shpëtimi, sinjale shpëtimi dhe raketa dritëhedhëse të specifikuara në tabelën e mëposhtme dhe në shënimet përkatëse, në varësi të kategorisë së anijes.

.2 Të gjitha pajisjet e mësipërme, duke përfshirë mjetet për lëshimin e tyre në det sipas rastit, janë në përputhje me rregulloret e kreut III të shtojcës së Konventës SOLAS të vitit 1974 dhe të Kodit të LSA-së, të ndryshuar, nëse nuk parashikohet shprehimisht ndryshe në paragrafët e mëposhtëm. Nëse nuk parashikohet shprehimisht ndryshe, pajisjet ekzistuese duhet të jenë në përputhje të paktën me dispozitat që ishin në fuqi në kohën e instalimit të pajisjes.

3 Për më tepër, çdo anije duhet të pajisjet me të paktën tre kostume për zhytje për çdo varkë shpëtimi, (dhe) një veshje me mbrojtje termike për secilin nga njerëzit që do të akomodohen në varkën e shpëtimit dhe të cilët nuk janë të pajisur me kostum për zhytje. Nuk është e nevojshme që kostumet për zhytje dhe veshjet me mbrojtje termike të mbahen:

.1 nga personat që strehohen në varka shpëtimi plotësisht të mbyllura; ose

.2 nëse anija lundron vazhdimisht në zona me klimë të ngrohtë, kur administrata është e mendimit se janë të panevojshme, duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ.1046 të IMO-s.

.4 Dispozitat e paragrafit .3.1 janë gjithashtu të zbatueshme për varkat e shpëtimit plotësisht ose pjesërisht të mbyllura, të cilat janë në përputhje me kërkesat e seksionit 4.5 ose 4.6 të Kodit të LSA-së, me kusht që të jenë në bordin e anijeve të ndërtuara përpara datës 1 korrik 1986.

.5 Personat e ekuipazhit të caktuar në varkat e shpëtimit ose të caktuar në grupin e evakuimit në det duhet të pajisen me kostum për zhytje, në përputhje me kërkesat e seksionit 2.3 të Kodit LSA, ose me kostum mbrojtës nga ekspozimit, në përputhje me seksionin 2.4 të Kodit të LSA-së, të cilat janë të një mase të përshtatshme. Nëse anija lundron vazhdimisht në zona me klimë të ngrohtë, kur administrata është e mendimit se mbrojtja termale është e panevojshme, këto veshje mbrojtëse mund të mos mbahen, duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ.1046 të IMO-s.

.6 Anijet që nuk transportojnë mjete mbijetese ose barka shpëtimi duhet të pajisen me të paktën një kostum për zhytje. Megjithatë, nëse anija lundron vazhdimisht në zona me klimë të ngrohtë, kur administrata është e mendimit se mbrojtja termale është e panevojshme, këto veshje mbrojtëse mund të mos mbahen, duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ. 1046 të IMO-s.

Kategoria e anijes:	B		C		D	
Numri i personave (N) Numri i pasagjerëve (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Kapaciteti i mjeteve të mbijetesës (1) (2) (3) (4):						
— anijet ekzistuese	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— anijet e reja	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Barkat e shpëtimit (4) (5)	1	1	1	1	1	1
Kamerdaret e shpëtimit (6)	8	8	8	4	8	4
Jelekët e shpëtimit (8) (9) (12) (13)	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Jelekët e shpëtimit për fëmijë (9) (13)	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Jelekët e shpëtimit për fëmijë (10) (13)	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Sinjalet e shpëtimit (7)	12	12	12	12	6	6
Raketat dritëhedhëse	1	1	1	1	—	—
Transmetuesit e radarit	1	1	1	1	1	1
Aparat radio-telefonik VHF hyrës dhe dalës	3	3	3	3	3	2

(1) Mjetet e mbijetesës mund të jenë barka shpëtimi, gomone shpëtimi ose një kombinim i të dyjave, në përputhje me dispozitat e Rregullores III/2.2.
Në rast se kjo justifikohet nga natyra e sigurt e lundrimeve dhe/ose nga kushtet e favorshme klimaterike në zonën e operimit, duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ.1046 të IMO-s, administrata e shtetit të flamurit mund të pranojë, nëse kjo nuk refuzohet nga shteti anëtar pritës:

(a) gomone shpëtimi të hapura dhe që fryhen, të cilat nuk përputhen me seksionin 4.2 ose 4.3 të Kodit të LSA-së, me kusht që këto gomone të përputhen plotësisht me kërkesat e shtojcës 10 të Kodit të Mjeteve të Lundrimit me Shpejtësi të Lartë të vitit 1994, dhe për anijet e ndërtuara më datë 1 janar 2012 ose pas kësaj date, me shtojcën 11 të Kodit të Mjeteve të Lundrimit me Shpejtësi të Lartë të vitit 2000;

(b) gomone shpëtimi që nuk përmbushin kërkesat e paragrafëve 4.2.2.2.1 dhe 4.2.2.2.2 të Kodit të LSA-së për izolimin e dyshemesë së gomones së shpëtimit kundër të ftohtit. Mjetet e mbijetesës për anijet ekzistuese të kategorive B, C dhe D duhet të përputhen me rregulloret përkatëse të Konventës SOLAS 74 për anijet ekzistuese, të ndryshuara më datë 17 mars 1998. Anijet Ro-Ro për pasagjerë duhet të përmbushin kërkesat e Rregullores III/5-1 në fuqi.
Një ose disa sisteme për evakuimin e anijeve në përputhje me seksionin 6.2 të Kodit të LSA-së mund të zëvendësohen me gomone shpëtimi me kapacitet të barasvlershëm, sipas kërkesave të tabelës, duke përfshirë sipas rastit dhe mjetet për lëshimin në det.

(2) Mjetet e mbijetesës, për aq sa është e mundur, duhet të shpërndahen në mënyrë të barabartë në secilën anë të anijes.

(3) Kapaciteti total/i agreguar i mjeteve të mbijetesës, duke përfshirë gomonet shtesë të shpëtimit, duhet të jetë në përputhje me kërkesat e tabelës së mësipërme, p.sh., 1,10N = 110% dhe 1,25N = 125% të numrit total të personave (N) që anija është e certifikuar të transportojë. Anija duhet të pajiset me një numër të mjaftueshëm mjetesh mbijetese për të garantuar që në rast humbjeje apo daljeje jashtë funksionit të një mjeti mbijetese, mjetet e mbetura të mbijetesës të mund të akomodojnë numrin total të personave që anija është certifikuar për të transportuar. Nëse nuk përmbushet kërkesa për sistemimin e gomoneve të shpëtimit e parashikuar në Rregulloren III/7.5, mund të kërkohen gomone shtesë shpëtimi.

(4) Numri i barkave të shpëtimit dhe/ose i mjeteve të mbijetesës duhet të jetë i mjaftueshëm për të garantuar që në rast braktisjeje nga numri total i personave që anija është e certifikuar të transportojë, të grupohen jo më shumë se nëntë gomone shpëtimi pranë çdo mjeti apo barke shpëtimi.

(5) Pajisjet e lëshimit në det të barkave të shpëtimit duhet të përputhen me kërkesat e Rregullores III/10.

Nëse një barkë shpëtimi përmbush kërkesat e seksionit 4.5 ose 4.6 të Kodit të LSA-së, ajo mund të përfshihet në kapacitetin e mjeteve të mbijetesës të specifikuar në tabelën e mësipërme. Një mjet shpëtimi mund të pranohet si barkë shpëtimi nëse ajo vetë dhe pajisjet përkatëse për lëshimin në det dhe ngritjen në bord të saj përputhen me kërkesat për barkat e shpëtimit. Të paktën një nga barkat e shpëtimit në një anije Ro-Ro për pasagjerë, nëse kërkohet që kjo e fundit të pajiset me një të tillë, duhet të jetë një barkë e shpejtë shpëtimi në përputhje me kërkesat e Rregullores III/5-1.3.

Kur administrata e shtetit të flamurit e konsideron si fizikisht të pamundur instalimin e një barke shpëtimi apo barke të shpejtë shpëtimi në bordin e një anijeje, kjo anije mund të përjashtohet nga detyrimi për t'u pajisur me një barkë shpëtimi, nëse përmbush të gjitha kërkesat e mëposhtme:

(a) anija është e pajisur me mjetet e nevojshme për ngritjen në bord të një personi në nevojë;

(b) shpëtimi i personit në nevojë të mund të vëzhgohet nga ura e komandimit; dhe

(c) anija është lehtësisht e manovrueshme për t'iu afruar dhe për të shpëtuar personat në nevojë në kushtet më të këqija të mundshme.

(6) Të paktën një kamerdare shpëtimi në secilën anë duhet të pajiset me një litar sigurie pluskues me gjatësi të barabartë me të paktën dyfishin e lartësisë në të cilën ajo është vendosur mbi vijën e ujit në kushtet e ngarkesës minimale, ose me gjatësi 30 metra, cilado qoftë gjatësia më e madhe.

Dy kamerdare shpëtimi duhet të pajisen me një sinjal automatik për tymin dhe një dritë automatike; ato duhet të mund të lëshohen me shpejtësi nga ura e komandimit. Pjesa e mbetur e kamerdareve të shpëtimit duhet të pajiset me drita që ndizen automatikisht, në përputhje me dispozitat e paragrafit 2.1.2 të Kodit të LSA-së.

(7) Sinjalet e shpëtimit, në përputhje me kërkesat e seksionit 3.1 të Kodit të LSA-së, duhet të sistemohen në urën e komandimit ose pranë postit të drejtimit.

(8) Çdo person që duhet të kryejë punë në zonat e hapura të bordit të anijes duhet të pajiset me një jelek shpëtimi që fryhet. Këta jelekë shpëtimi që fryhen mund të përfshihen në numrin total të jelekëve të shpëtimit që kërkohen nga kjo direktivë.

(9) Numri i jelekëve të shpëtimit për fëmijë duhet të jetë të paktën sa 10% i numrit total të pasagjerëve në bord, apo edhe më i madh, në mënyrë që secili fëmijë të jetë i pajisur me një jelek shpëtimi.

(10) Numri i jelekëve të shpëtimit për foshnja duhet të jetë të paktën sa 2,5 % e numrit total të pasagjerëve në bord, apo edhe më i madh, në mënyrë që çdo foshnjë të jetë e pajisur me një jelek shpëtimi.

(11) Të gjitha anijet duhet të kenë një numër të mjaftueshëm jelekësh shpëtimi për personat në patrullim dhe për përdorim në stacionet e largëta të mjeteve të mbijetesës. Jelekët e shpëtimit për personat në patrullim duhet të sistemohen në urë, në sallën e komandës së motorit dhe në çdo stacion tjetër të patrulluar.

Të gjitha anijet e pasagjerëve, jo më vonë se kontrolli i parë periodik pas datës 1 janar 2012, duhet të përputhen me dispozitat e përmendura në shënimin 12 dhe 13 në fund të faqes.

(12) Nëse jelekët e shpëtimit për të rritur nuk janë projektuar për të mbajtur persona me peshë deri në 140 kg dhe me diametër kraharori deri në 1750 mm, një numër i mjaftueshëm aksesorësh të përshtatshëm duhet të vihen në dispozicion në bord për t'i përshtatur jelekët për këta persona.

(13) Në të gjitha anijet e pasagjerëve, çdo jelek shpëtimi duhet të jetë i pajisur me drita në përputhje me kërkesat e paragrafit 2.2.3 të Kodit të LSA-së. Të gjitha anijet Ro-Ro të pasagjerëve duhet të përputhen me dispozitat e Rregullores III/5.5.2.

3 **Sistemi i alarmit në raste emergjence, sistemi i qendrës së zërit, lista e apelit dhe udhëzimet për raste emergjence, personeli i radio-komunikimit, udhëzimet operative, manuali i trajnimit dhe udhëzimet për mirëmbajtjen (R 6 + 8 + 9 +19 + 20)**

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

Çdo anijeje pajiset me:

.1 Një sistem të përgjithshëm alarmi për emergjencat (R 6.4.2)

Ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e paragrafit 7.2.1.1 të Kodit të LSA-së, dhe të jetë i përshtatshëm për thirrjen e pasagjerëve dhe ekuipazhit në stacionet e grumbullimit dhe për të filluar kryerjen e veprimeve të përfshira në listën e apelit.

Në të gjitha anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, sistemi i alarmit në raste emergjence duhet të shoqërohet me një sistem qendre zëri që mund të aktivizohet nga ura. Sistemi duhet të jetë i një natyre të tillë dhe i instaluar e i vendosur në mënyrë që mesazhet që lexohen në sistem të jenë lehtësisht të dëgjueshme nga personat me dëgjim normal, në të gjitha postet ku ka gjasa të ketë njerëz gjatë kohës kur motori kryesor është në punë.

PËR ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Sistemet e përgjithshme të alarmit në rast emergjence duhet të jenë të dëgjueshme në të gjitha lokalet e akomodimit, lokalet ku zakonisht punon ekuipazhi dhe në të gjitha kuvertat e hapura dhe nivelet minimale të presionit të tingullit për tonin e alarmit të emergjencës duhet të jenë në përputhje me paragrafët 7.2.1.2 dhe 7.2.1.3 të Kodit të LSA-së.

.2 Një sistem i qendrës së zërit (R 6.5)

2.1 Përveç kërkesave të Rregullores II-2/B/15.4 dhe të paragrafit .1, të gjitha anijet e pasagjerëve që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë pajisen me një sistem të qendrës së zërit.

2.2 Sistemi i qendrës së zërit duhet të ketë të instaluar një altoparlant që mundëson transmetimin e mesazheve në të gjithë lokalet ku janë të pranishëm normalisht anëtarët e ekuipazhit dhe/ose pasagjerët, si dhe në stacionet e grumbullimit. Ai duhet të lejojë transmetimin e mesazheve nga ura e komandimit dhe vendet e tjera në bordin e anijes të cilat administrata e shtetit të flamurit i gjykon të nevojshme. Ai instalohet duke marrë parasysh kushtet e këqija akustike dhe nuk kërkon asnjë veprim nga ana e marrësit.

2.3 Sistemi i qendrës së zërit duhet të mbrohet nga përdorimi i paautorizuar dhe duhet të jetë qartësisht i dëgjueshëm, duke mbytur zhurmën e ambientit në të gjitha lokalet, sipas paragrafit .2.2, dhe duhet të pajiset me një funksion për neutralizimin e zhurmave që kontrollohet nga një pikë në urën e komandimit dhe nga pika të tjera në bord që gjykohen të përshtatshme nga administrata e shtetit të flamurit, në mënyrë që të gjitha mesazhet e emergjencës të transmetohen edhe në rast se është fikur ndonjë altoparlant në lokalet në fjalë, edhe nëse është ulur volumi i tij apo edhe nëse sistemi i qendrës së zërit përdoret për qëllime të tjera.

PËR ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Nivelet minimale të presionit akustik për transmetimin e njoftimeve në raste emergjence duhet të jenë në përputhje me paragrafin 7.2.2.2 të Kodit të LSA-së.

2.4 ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Sistemi i qendrës së zërit duhet të ketë të paktën dy qarqe, të cilat duhet të jenë mjaftueshëm të ndara përgjatë të gjithë gjatësisë së tyre dhe të kenë dy amplifikatorë të ndarë dhe të pavarur; dhe

.2 sistemi i qendrës së zërit dhe standardet e performancës së tij miratohen nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ.808 të IMO-s.

2.5 Sistemi i qendrës së zërit duhet të lidhet me burimin ndihmës të energjisë për rastet e emergjencës.

2.6 Anijeve ekzistuese të pajisura me sistemin e qendrës së zërit të miratuar nga administrata e shtetit të flamurit, që përputhet në thelb me ato të kërkuara nga paragrafi .2.2, .2.3 dhe .2.5, nuk u kërkohet që të ndryshojnë sistemin e tyre.

.3 *Lista e apelit dhe udhëzimet për emergjencat (R 8)*

Çdo personi në bord duhet t'i jepen udhëzime të qarta për t'u ndjekur në rast emergjence, në përputhje me Rregulloren III/8 të Konventës SOLAS.

Listat e apelit dhe udhëzimet e emergjencës në përputhje me kërkesat e Rregullores III/37 të Konventës SOLAS duhet të afishohen në vende të dukshme në të gjithë anijen, duke përfshirë urën e komandimit, lokalin e motorit dhe lokalet e akomodimit të ekuipazhit.

Ilustrimet dhe udhëzimet në gjuhët e caktuara duhet të vendosen në muret e kabinave të pasagjerëve dhe të afishohen në vende të dukshme në stacionet e grumbullimit dhe lokalet e tjera të pasagjerëve për të informuar pasagjerët për:

(i) vendin e tyre të grumbullimit;

(ii) masat kryesore që duhet të ndërmarrin në rast emergjence;

(iii)mënyrën e veshjes së jelekëve të shpëtimit.

.3a *Personeli i radio-komunikimit*

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Në përputhje me dispozitat e Rregullores IV/16 të Konventës SOLAS, të gjitha anijet duhet të kenë personel të kualifikuar për qëllime komunikimi me pajisje radiofonike në rast

rreziku dhe për sigurinë, të përcaktuar nga administrata. Personeli duhet të jetë i pajisur me certifikatat e specifikuara në Rregulloren për Radiokomunikim. Secili prej tyre duhet të caktohet si përgjegjësi i vetëm për radiokomunikimet në raste incidenti, gjë që duhet të pasqyrohet në udhëzimet e emergjencës.

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.2 Në anijet e kategorisë B dhe C, duhet të caktohet të paktën një person i kualifikuar në përputhje me paragrafin 1 për të kryer detyrën e radiokomunikimit gjatë incidentit, gjë që duhet të pasqyrohet në udhëzimet e emergjencës.

.4 *Udhëzimet operative (R 9)*

Mbi mjetet e mbijetesës dhe komandat e tyre të lëshimit ose në afërsi të tyre vendosen postera apo shenja të cilat:

(i) ilustrojnë qëllimin e komandave dhe procedurat për vënien në punë të pajisjes dhe japin udhëzime ose paralajmërime përkatëse;

(ii) janë lehtësisht të dallueshme në kushtet e ndriçimit të emergjencës;

(iii) përdorin simbole në përputhje me Rezolutën e IMO-s A.760 (18), të ndryshuar (me Rezolutën e IMO-s MSC.82(70)).

.5 *Manuali i trajnimit*

Një manual trajnimi në përputhje me kërkesat e Rregullores III/35 të Konventës SOLAS duhet të vendoset në çdo dhome ngrënieje dhe argëtimi të ekuipazhit, ose në çdo kabinë ekuipazhi.

.6 *Udhëzime për mirëmbajtjen (R 20.3)*

Udhëzimet për mirëmbajtjen në bord të pajisjeve të shpëtimit ose programi i planifikuar i mirëmbajtjes në bord që përfshin mirëmbajtjen e pajisjeve të shpëtimit vihen në dispozicion në bord dhe mirëmbajtja duhet të kryhet në përputhje me sa më sipër. Udhëzimet duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores III/36 të Konventës SOLAS.

4 Plotësimi me ekuipazh dhe mbikëqyrja e mjetit të mbijetesës (R 10)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Në bord duhet të ketë një numër të mjaftueshëm personash të trajnuar për grumbullimin dhe ofrimin e ndihmës për personat e patrajnuar.

.2 Në bord duhet të ketë një numër të mjaftueshëm anëtarësh të ekuipazhit për vënien në punë të mjeteve të mbijetesës dhe për procedurat e lëshimit të nevojshme për evakuimin e numrit total të personave në bord.

.3 Një oficer ose person i certifikuar duhet të ngarkohet si përgjegjës për çdo mjet mbijetese që do të përdoret. Megjithatë, një anëtar ekuipazhi i përgatitur për menaxhimin dhe vënien në punë të gomoneve të shpëtimit, mund të ngarkohet si përgjegjës për çdo gomone shpëtimi ose grup gomonesh shpëtimi. Çdo barkë shpëtimi dhe çdo mjet mbijetese i motorizuar duhet të ketë një person të caktuar, i cili është në gjendje të përdorë motorin dhe të bëjë rregullime të vogla.

.4 Kapiteni garanton shpërndarjen e barabartë të personave të përmendur në paragrafët .1, .2 dhe .3 në mjetet e mbijetesës të anijes.

5 Masat për grumbullimin dhe imbarkimin e mjeteve të mbijetesës (R 11 + 23 + 25)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Për sa është e mundur, mjeti i mbijetesës për të cilin nevojiten pajisje të miratuara të lëshimit duhet të sistemohet sa më pranë lokaleve të akomodimit dhe të shërbimit.

.2 Stacionet e grumbullimit duhet të ndodhen pranë stacioneve të imbarkimit dhe duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme nga lokalet e akomodimit dhe të punës, si dhe të kenë hapësirë të mjaftueshme për grumbullimin dhe orientimin e pasagjerëve. Për çdo person duhet të parashikohet një hapësirë e lirë në kuvertë prej minimalisht 0, 35 m2.

.1 *Për anijet e ndërtuara përpara datës 1 korrik 1998*, çdo vend grumbullimi duhet të ketë një hapësirë të mjaftueshme për të akomoduar të gjitha personat e caktuar për t'u grumbulluar në atë stacion.

.3 Stacionet e grumbullimit dhe të imbarkimit, rrugicat, shkallët dhe daljet që sigurojnë akses në stacionet e grumbullimit dhe të imbarkimit duhet të jenë të ndriçuara në mënyrën e duhur.

Ky ndriçim duhet të jetë në gjendje të sigurohet nga burimi i energjisë elektrike për raste emergjente, i kërkuar nga Rregulloret II-1/D/3 dhe II-1/D/4.

Krahas markimeve të kërkuara sipas Rregullores II-2/B 6.1.7 dhe si pjesë e tyre për anijet e reja të kategorisë B, C dhe D, rrugët drejt stacioneve të grumbullimit markohen me simbolin e stacionit të grumbullimit, të synuar për këtë qëllim, në përputhje me Rezolutën e IMO-s A.760 (18). Kjo kërkesë zbatohet edhe për anijet ekzistuese të kategorisë B që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë.

.4 Barkat e shpëtimit duhet të jenë në gjendje të ngrihen në bord ose drejtpërdrejt nga pozicioni i stivimit ose nga një kuvertë imbarkimi, por jo nga të dy pozicionet.

.5 Gomonet e shpëtimit të lëshuara me çikrik duhet të mund të ngrihen në bord nga një pozicion përbri pozicionit të stivimit ose nga pozicioni në të cilin është zhvendosur gomonia e shpëtimit përpara lëshimit në ujë.

.6 Kur lind nevoja, sigurohen mjete për afrimin e mjeteve të mbijetesës të lëshuara me çikrik pranë faqes së anijes dhe mbajtjen e tyre në atë pozicion, në mënyrë që personat të mund

të imbarkojnë në mënyrë të sigurt në to.

ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

.7 Nëse një pajisje për lëshimin e mjetit të mbijetesës nuk lejon imbarkimin në të përpara uljes së tij në ujë dhe lartësia nga stacioni i imbarkimit deri te sipërfaqja e ujit është mbi 4,5 metra mbi vijën e ujit në kushtet e ngarkesës minimale, instalohet një lloj i miratuar MES-je (Sistem i Evakuimit të Anijes) që është në përputhje me seksionin

6.2 të Kodit të LSA-së.

Në anijet e pajisura me sistem evakuimi, duhet të sigurohet komunikimi ndërmjet stacionit të imbarkimit dhe platformës së mjetit të mbijetesës.

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.8 Në përputhje me kërkesat e paragrafit 6.1.6 të Kodit të LSA-së, në secilën faqe të anijes duhet të ketë të paktën një shkallë imbarkimi; administrata e shtetit të flamurit mund ta përjashtojë një anije nga kjo kërkesë me kusht që, në të gjitha kushtet e diferentit dhe animit të parashikuar në gjendje normale dhe në gjendje avarie, bordi i i lirë ndërmjet pozicionit të synuar të imbarkimit dhe vijës së ujit të mos jetë më shumë se 1,5 metra i lartë.

5-1 Kërkesat për anijet Ro-Ro të pasagjerëve (R 26);

.1 Gomonet e shpëtimit

ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA PËRPARA DATËS 1 JANAR 2003:

.1 Gomonet e shpëtimit të anijeve Ro-Ro për pasagjerë pajisen me sisteme për evakuimin në det në përputhje me Rregulloren III/48.5 SOLAS, të hyrë në fuqi më datë 17 mars 1998, ose me pajisje për lëshimin në det në përputhje me Rregulloren III/48.6 SOLAS, të hyrë në fuqi më datë 17 mars 1998. Këto sisteme dhe pajisje shpërndahen në mënyrë të barabartë në të dy anët e anijes.

Duhet të garantohet komunikimi ndërmjet stacionit të imbarkimit dhe platformës.

Pavarësisht nga sa më lart, kur sistemet për evakuimin në det tek anijet Ro-Ro të pasagjerëve zëvendësohen ose riparohen, ndryshimet ose modifikimeve me karakter madhor të cilat përfshijnë zëvendësimin ose ndonjë shtesë në masat apo pajisjet e tyre ekzistuese të shpëtimit të jetës, gomonet e shpëtimit të anijeve Ro-Ro të pasagjerëve duhet të pajisen me sisteme evakuimi në det në përputhje me seksionin 6.2 të Kodit të LSA-së ose me mekanizma lëshimi në përputhje me paragrafin 6.1.5 të Kodit të LSA-së të shpërndara në mënyrë të barabartë në të dy anët e anijes.

ANIJET E KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE

.2 Barkat e shpëtimit të anijeve Ro-Ro të pasagjerëve duhet të pajisen me sisteme evakuimi në det të cilat janë në përputhje me seksionin

6.2 të Kodit të LSA-së ose për lëshimin e pajisjeve në përputhje me paragrafin 6.1.5 të Kodit të LSA-së që shpërndahet në mënyrë të barabartë me secilën anë të anijes.

Duhet të garantohet komunikimi ndërmjet stacionit të imbarkimit dhe platformës.

TË GJITHA ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D

.3 Çdo gomone shpëtimi në anijet Ro-Ro të pasagjerëve duhet të pajiset me pajisje pluskuese stivimi që janë në përputhje me kërkesat e Rregullores III/13.4 SOLAS.

.4 Çdo gomone shpëtimi e anijeve Ro-Ro të pasagjerëve duhet të jetë e një lloji të pajisur me një rampë për imbarkimin në bord, në përputhje me kërkesat e paragrafit 4.2.4.1 ose 4.3.4.1 të Kodit të LSA-së, sipas rastit.

.5 Çdo gomone shpëtimi në anijet Ro-Ro të pasagjerëve duhet të jetë vetëbalancuese ose të jetë gomone e dyanshme me tendë, e cila është e aftë të ruajë stabilitetin në det të hapur dhe mund të lundrojë në mënyrë të sigurt pavarësisht nga cila anë është kthyer. Gomonet e shpëtimit të hapura dhe të dyanshme mund të lejohen nëse administrata e shtetit të flamurit e gjykon të përshtatshme për shkak të natyrës së sigurt të lundrimit dhe kushteve të favorshme klimaterike në zonën dhe periudhën e operimit, me kusht që këto gomone shpëtimi të jenë në përputhje të plotë me kërkesat e shtojcës 10 të Kodit të Mjeteve të Lundrimit me Shpejtësi të Lartë të vitit 1994.

Në të kundërt, krahas gomoneve normale të shpëtimit, anija pajiset edhe me gomone shpëtimi me vetëbalancim ose gomone shpëtimi të dyanshme me tendë, me një kapacitet total të tillë që arrin të akomodojë të paktën 50% të personave të paakomoduar në barka shpëtimi.

Ky kapacitet shtesë i gomoneve të shpëtimit përcaktohet mbi bazën e diferencës midis numrit total të personave në bord dhe numrit të personave të akomoduar në barkat e shpëtimit. Çdo gomone e tillë shpëtimi miratohet nga administrata e shtetit të flamurit duke pasur parasysh rekomandimet e miratuara nga IMO MSC/qarkorja 809.

.2 Transmetuesit

TË GJITHA ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B

.1 Anijet Ro-Ro të pasagjerëve të kategorisë B, jo më vonë se kontrolli i parë periodik pas datës 1 janar 2012, duhet të pajisen me një transmetues radar me raport një transmetues për çdo katër gomone shpëtimi. Transmetuesi montohet brenda gomones së shpëtimit në mënyrë që antena e tij të jetë një metër mbi nivelin e detit kur gomonia e shpëtimit është vënë në përdorim, me përjashtim të gomoneve të shpëtimit të dyanshme me tendë ku transmetuesit vendosen në mënyrë të tillë që të mund të aksesohen dhe të përdoren lehtësisht nga të mbijetuarit. Çdo transmetues duhet të rregullohet në mënyrë të tillë që të përdoret manualisht kur gomonia është vënë në përdorim. Kontejnerët e gomoneve të shpëtimit të

pajisur me transmetues duhet të shënohen qartë.

.3 Barkat e shpejta të shpëtimit

TË GJITHA ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D

.1 Barka e shpëtimit në anijet Ro-Ro të pasagjerëve, nëse kërkohet që ato të pajisen me këto barka, duhet të jetë një barkë e shpejt shpëtimi e miratuar nga administrata e shtetit të flamurit duke pasur parasysh kërkesat e MSC/Circ.809 të IMO-s.

.2 Barka e shpejtë e shpëtimit duhet të shërbejë si një mjet i përshtatshëm për lëshim i miratuar nga administrata e shtetit të flamurit. Për miratimin e këtyre pajisjeve, administrata e shtetit të flamurit merr parasysh faktin se barka e shpejtë e shpëtimit është parashikuar të lëshohet në ujë dhe të ngrihet në bord edhe në kushte moti të vështira e të pafavorshme, si dhe merr në konsideratë rekomandimet e miratuara nga IMO.

.3 Të paktën dy ekuipazhe të çdo barke të shpejtë shpëtimi trajnohen dhe stërviten rregullisht duke pasur parasysh seksionin A- VI/2, tabelën A-VI/2-2 "Specifikimi i standardit minimal të kompetencës për barkat e shpejta të shpëtimit" të Kodit për Trajnimin, Certifikimin dhe Vrojtimin për Detarët (STCË) dhe rekomandimet e IMO-s në rezolutën A.771(18), të ndryshuar. Trajnimi dhe ushtrimet stërvitore për pjesëmarrësit duhet të përfshijnë të gjitha aspektet e shpëtimit, menaxhimit, manovrimit, operimit të këtyre barkave në kushte të ndryshme, dhe drejtimit të tyre pas përmbysjes.

.4 Në rastin kur organizimi apo përmasat e një anijeje ekzistuese Ro-Ro për pasagjerë janë të tilla që pengojnë instalimin e barkës së shpejtë të shpëtimit sipas paragrafit .3.1, barka e shpejtë e shpëtimit mund të instalohet në vend të një barke ekzistuese shpëtimi, e cila pranohet për përdorim në raste emergjence, me kusht që të përmbushen të gjitha kushtet e mëposhtme:

.1 barka e shpejtë e shpëtimit duhet të pajiset me një pajisje lëshimi në përputhje me dispozitat e paragrafit .3.2;

.2 kapaciteti i mjetit të mbijetesës të zëvendësuar si më sipër kompensohet me anë të instalimit të gomoneve të shpëtimit, të cilat janë në gjendje të transportojnë të paktën të njëjtin numër personash si barka e zëvendësuar e shpëtimit; dhe

.3 pajisjet ekzistuese të lëshimit apo sistemet ekzistuese të evakuimit vihen në funksion të këtyre gomoneve të shpëtimit.

.4 Mjetet e shpëtimit

TË GJITHA ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D

.1 Çdo anije Ro-Ro për pasagjerë duhet të pajiset me mjete efikase për nxjerrjen e shpejtë të të mbijetuarve nga uji dhe transportimin e tyre nga njësitë e shpëtimit ose mjetet e mbijetesës tek anija.

.2 Mjetet e transferimit të të mbijetuarve tek anija mund të jenë pjesë e një sistemi për evakuimin në det ose të një sistemi të projektuar për qëllime shpëtimi.

Këto mjete miratohen nga shteti i flamurit duke pasur parasysh rekomandimet e MSC/Circ.810 të IMO-s.

.3 Nëse rrëshqitësja e një sistemi për evakuimin në det synohet të përdoret për transferimin e të mbijetuarve te kuverta e anijes, rrëshqitësja pajiset me litarë për duart ose me shkallë që ndihmojnë në ngjitje.

.5 *Jelekët e shpëtimit*

TË GJITHA ANIJET RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D

.1 Pavarësisht kërkesave të Rregulloreve III/7.2 dhe III/22.2 të SOLAS, në afërsi të stacioneve të grumbullimit duhet të vendosen një numër të mjaftueshëm jelekësh shpëtimi, në mënyrë që pasagjerët të mos kthehen në kabinat e tyre për të marrë jelekët e shpëtimit.

.2 Në anijet Ro-Ro për pasagjerë, çdo jelek shpëtimi pajiset me një dritë në përputhje me kërkesat e paragrafit 2.2.3 të Kodit të LSA-së.

5-2 Pistat e uljes dhe të ngritjes së helikopterëve (R 28)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Anijet Ro-Ro të pasagjerëve duhet të pajisen me një pistë për ngritjen e helikopterëve të miratuar nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh rekomandimet e miratuara nga IMO në rezolutën A.894(21), e ndryshuar.

.2 Anijet e reja Ro-Ro të pasagjerëve të kategorisë B, C dhe D me gjatësi 130 metra dhe më shumë, duhet të pajisen me një pistë për ngritjen e helikopterëve të miratuar nga administrata e shtetit të flamurit, duke pasur parasysh rekomandimet e bëra në Manualin Ndërkombëtar të Aeronautikës për Operacionet e Kërkim-Shpëtimit në Det (IAMSAR), të miratuara nga IMO me Rezolutën A892(21), të ndryshuar, dhe MSC/Circ.895, "Rekomandimet për pistën e uljes së helikopterit në anijet Ro-Ro të pasagjerëve".

5-3 Sistemet e mbështetjes së vendimmarrjes për kapitenët (R 29)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Të gjitha anijet pajisen në urën e komandimit me një sistem të mbështetjes së vendimmarrjes për menaxhimin e emergjencave.

.2 Sistemi duhet të konsistojë në të paktën një ose disa plane të printuara emergjence. Të gjitha situatat e parashikueshme të emergjencës identifikohen në planin ose planet e emergjencës, duke përfshirë, por pa u kufizuar në grupet kryesore të mëposhtme të emergjencave:

.1 zjarret;

.2 dëmtimi i anijes;

.3 ndotja;

.4 veprimet e paligjshme që kërcënojnë sigurinë e anijes dhe sigurinë e pasagjerëve dhe të ekuipazhit të saj;

.5 aksidentet e personelit; dhe

.6 aksidentet në lidhje me ngarkesat;

.7 ndihmën emergjente për anijet e tjera.

.3 Procedurat e emergjencës të përcaktuara në planin ose planet e emergjencës ofrojnë mbështetje në vendimmarrjen e kapitenëve për menaxhimin e çdo situate emergjence.

.4 Plani ose planet e emergjencës duhet të kenë një strukturë të njëtrajtshme dhe të jenë të lehtë për t'u përdorur. Nëse është e mundur, për qëllime të kontrollit të dëmeve do të përdoren kushtet reale të ngarkimit të përllogaritura për stabilitetin e anijes.

.5 Përveç planit ose planeve të printuara të emergjencës, administrata e shtetit të flamurit mund të pranojë edhe përdorimin e një sistemi kompjuterik mbështetës të vendimmarrjes për urën e komandimit, i cili jep të gjithë informacionin që përmban plani ose planet e emergjencës, procedurat, listat e kontrollit, etj. Ky sistem paraqet një listë të veprimeve të rekomanduara për t'u kryer në raste emergjencash të parashikueshme.

6 Stacionet e lëshimit në det (R 12)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

Stacionet e lëshimit pozicionohen në vende të tilla që garantojnë lëshimin në mënyrë të sigurt, veçanërisht duke pasur parasysh largësinë nga helika dhe pjesët e skafit që zgjaten pjerrtas jashtë anijes, në mënyrë që mjeti i mbijetesës të mund të lëshohet në ujë nga faqja e drejtë e anijes. Nëse pozicionohen në pjesën e parme, këto sisteme vendosen pas paraties së përplasjes, në një pozicion të mbuluar.

7 Sistemimi i mjeteve të mbijetesës (R 13 + 24)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Çdo mjet mbijetese duhet të stivohet:

a. në mënyrë të tillë që mjeti i mbijetesës dhe pajisjet e tij të stivimit të mos ndërhyjnë në operacione të tjera për lëshimin e mjeteve të mbijetesës;

b. sa më pranë sipërfaqes së ujit, duke garantuar sigurinë dhe prakticitetin; te mjetet e mbijetesës me çikrik, nëse është e mundur, gjatësia e kokës së çikrikut kur mjeti ndodhet

në pozicion imbarkimi nuk duhet të tejkalojë 15 metra nga vija e ujit kur anija ndodhet në kushtet e ngarkesës minimale, dhe pozicioni i imbarkimit i një mjeti mbijetese me çikrik duhet të jetë i tillë që ai të mos prekë vijën e ujit kur anija është në gjendje plotësisht të ngarkuar dhe në të gjitha kushtet, me një diferent deri në 10° dhe anim deri në 20° nga secila anë për anijet e reja, dhe përkatësisht deri në të paktën 15° nga secila anë për anijet ekzistuese, ose deri në këndin në të cilin kuverta më e sipërme e anijes zhytet nën ujë, cilido qoftë këndi më i vogël;

c. në gjendje gatishmërie të vazhdueshme, në mënyrë që dy anëtarë të ekuipazhit të mund të përgatiten për imbarkim dhe lëshim brenda 5 minutave;

d. i pozicionuar në një largësi sa më përpara helikës që të jetë e përshtatshme; dhe

e. i pajisur plotësisht, sipas Rregulloreve SOLAS përkatëse, përveç gomoneve të shpëtimit sipas shënimit 1(a) apo 1(b) të tabelës së Rregullores III/2, të cilat mund të përjashtohen nga disa prej kërkesave të SOLAS-it për pajisjet e përmendura në këtë shënim;

.2 Barkat e shpëtimit stivohen ngjitur me pajisjet e lëshimit, dhe në anijet për pasagjerë me gjatësi 80 metra dhe më shumë, çdo barkë shpëtimi stivohet në mënyrë të tillë që gjatësia e pjesës së prapme të barkës së shpëtimit të jetë të paktën sa 1,5-fishi i gjatësisë së barkës së shpëtimit që ndodhet përpara helikës.

.3 Çdo gomone shpëtimi duhet të stivohet:

a. me litarin e saj të lidhur me anijen;

b. me një pajisje pluskuese në përputhje me kërkesat e paragrafit 4.1.6 të Kodit të LSA-së, e cila lejon pluskimin e lirë të gomones së shpëtimit dhe, nëse është e mundur, fryrjen e saj automatike me fundosjen e anijes. Një pajisje pluskuese mund të përdoret për dy ose më shumë gomone shpëtimi nëse pajisja pluskuese pajtohet mjaftueshëm me kërkesat e paragrafit 4.1.6 të Kodit të LSA-së;

c. në mënyrë që të mund të lëshohet manualisht nga mekanizmat e saj mbajtëse.

.4 Gomonet e shpëtimit me çikrik stivohen pranë çengelëve të ngritjes, përveçse kur sigurohet një mënyrë transferimi e cila bëhet e mundur si pasojë e një diferenti deri në 10° dhe një animi deri në 20° nga secila anë për anijet e reja, përkatësisht deri në të paktën 15° nga secila anë për anijet ekzistuese, ose si pasojë e lëvizjes së anijes apo shkëputjes së energjisë.

.5 Gomonet e shpëtimit të synuara për lëshim me hedhje nga bordi duhet të stivohen në mënyrë të tillë që të sigurojnë transferim të lehtë nga njëra anë në tjetrën, në një nivel të vetëm të kuvertës së hapur. Nëse nuk mund të realizohet kjo mënyrë stivimi, sigurohen gomone të tjera shpëtimi në mënyrë që kapaciteti total i disponueshëm në secilën anë të akomodojë 75% të numrit total të personave në bord.

.6 Gomonet e shpëtimit të lidhura me një sistem për evakuimin në det (MES) duhet:

a. të jenë të vendosura pranë vendndodhjes së MES-së;

b. të jenë në gjendje të lëshohen nga vendi i stivimit me anë të mekanizmave të cilat do të mundësojnë ankorimin dhe fryrjen e tyre përgjatë platformës së imbarkimit;

c. të jenë në gjendje të lëshohen në ujë si mjete të pavarura mbijetese; dhe

d. të pajisen me litarë tërheqjeje të fiksuar në platformën e imbarkimit.

8 Sistemimi i barkave të shpëtimit (R 14)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

Barkat e shpëtimit duhet të stivohen:

.1 në mënyrë të tillë që të jenë vazhdimisht të gatshme për t'u lëshuar brenda jo më shumë se 5 minutave dhe, në rastin e llojeve me fryrje, të jenë plotësisht të fryra në çdo moment;

.2 në pozicion të përshtatshëm për lëshim në ujë dhe ngritjen në bord;

.3 në mënyrë që barkat e shpëtimit dhe pajisjet e tyre të stivimit të mos ndërhyjnë në vënien në punë të mjeteve të mbijetesës në stacione të tjera lëshimi;

.4 në përputhje me kërkesat e Rregullores nr. 7, nëse janë njëkohësisht edhe barka mbijetese.

8a **Stivimi i sistemeve të evakuimit në det (R 15)**

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE RO-RO TË KATEGORISË B, C DHE D:

1. Në faqet anësore të anijes nuk duhet të ketë hapje midis stacionit të imbarkimit të sistemit të evakuimit në det dhe vijës së ujit në gjendje ngarkimi minimal, dhe duhet të merren masa për mbrojtjen e sistemit nga çdo dëm i parashikueshëm.

2. Sistemet e evakuimit në det duhet të jenë të pozicionuara në mënyrë të tillë që të garantojnë lëshimin e sigurt, duke i kushtuar vëmendje të veçantë largësisë nga helika dhe nga pjesët e skafit që zgjaten pjerrtas jashtë anijes, si dhe në mënyrë që, për sa është e mundur, sistemi të mund të lëshohet nga faqja e drejtë e anijes.

3. Çdo sistem i evakuimit në det stivohet në mënyrë të tillë që kalimi, platforma dhe pajisjet e tij të stivimit apo të vënies në punë të mos ndërhyjnë në funksionimin e pajisjeve të tjera të shpëtimit të jetës në stacione të tjera lëshimi.

4. Sipas rastit, anija organizohet në mënyrë të tillë që sistemet e evakuimit në det në pozicionet e tyre të stivimit të jenë të mbrojtura nga dëmtimi në det të trazuar.

9 Masat e lëshimit në det dhe ngritjes në bord të mjetit të mbijetesës (R 16)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Për të gjitha mjetet e mbijetesës sigurohen pajisje lëshimi në përputhje me kërkesat e seksionit 6.1 të Kodit të LSA-së. Përjashtim përbëjnë rastet në vijim:

.1 PËR ANIJET EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

a. mjetet e mbijetesës të vendosura në një pozicion në kuvertë i cili ndodhet më pak se 4,5 metra mbi vijën e ujit në gjendje ngarkimi minimal, dhe që:

– kanë një masë jo më të madhe se 185 kg, ose

– janë stivuar për t'u lëshuar drejtpërdrejt nga pozicioni i stivimit, edhe në të gjitha kushtet me një diferent deri në 10° dhe anim deri në të paktën 15° nga cilado anë; ose

b. mjetet shtesë të mbijetesës, të transportuara krahas mjeteve të nevojshme, për të mbajtur një kapacitet total prej 110% të numrit total të personave në bord; ose mjetet e mbijetesës të synuara t'u përdorur së bashku me një sistem të evakuimit në det (MES) në përputhje me kërkesat e seksionit 6.2 të Kodit të LSA-së dhe të stivuara për lëshim drejtpërdrejt nga pozicioni i stivimit, edhe në të gjitha kushtet me një diferent deri në 10° dhe anim deri në 20° nga cilado anë.

.2 PËR ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D:

me kushtin që rregullat për imbarkimin e mjeteve të mbijetesës dhe barkave të shpëtimit të jenë të vlefshme për kushtet mjedisore në të cilat anija pritet të lundrojë dhe në të gjitha kushtet e diferentit dhe animit të parashikuar në gjendje normale dhe në gjendje avarie, kur bordi i lirë midis pozicionit të synuar të imbarkimit dhe vijës së ujit në gjendjen e ngarkimit minimal nuk është më shumë se 4,5 metra, administrata e shtetit të flamurit mund të pranojë një sistem ku personat imbarkohen direkt në gomonet e shpëtimit.

.2 Çdo barkë shpëtimi duhet të pajiset me një pajisje që mund të lëshojë në ujë dhe të ngrejë në bord barkën e shpëtimit.

PËR ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Përveç kësaj, duhet të sigurohen mjete për varjen e barkës së shpëtimit, në mënyrë që mekanizmi lëshues të mund të hiqet përkohësisht për qëllime mirëmbajtjeje.

.3 Pajisjet e lëshimit në ujë dhe të ngritjes në bord duhet të jenë të tilla që përgjegjësi i këtyre pajisjeve në bordin e anijes të jetë në gjendje të vëzhgojë mjetet e mbijetesës në çdo kohë gjatë lëshimit dhe ngritjes së tyre.

.4 Për mjetet e ngjashme të mbijetesës që ndodhen në bordin e anijes përdoret vetëm një lloj mekanizmi lëshimi.

.5 Kavot e lëshimit në ujë, nëse përdoren, duhet të jetë mjaftueshëm të gjata që mjetet e mbijetesës të arrijnë sipërfaqen e ujit kur anija ndodhet në gjendje ngarkimi minimal, në të gjitha kushtet me një diferent deri në 10° dhe anim deri në 20° nga cilado anë për anijet e reja, përkatësisht deri në të paktën 15° nga cilado anë për anijet ekzistuese.

.6 Përgatitja dhe menaxhimi i mjeteve të mbijetesës në çdo stacion lëshimi nuk duhet të

ndërhyjë në përgatitjen dhe menaxhimin e menjëhershëm të mjeteve të mbijetesës apo barkave të shpëtimit në stacione të tjera.

.7 Duhet të merren masa për të parandaluar shkarkimin e ujit mbi mjetet e mbijetesës gjatë braktisjes.

.8 Gjatë përgatitjes dhe lëshimit, mjeti mbijetesës, mekanizmi i tij i lëshimit dhe sipërfaqja e ujit mbi të cilën ai lëshohet duhet të jenë të ndriçuara siç duhet me anë të një ndriçimi të siguruar nga burimi i energjisë elektrike për raste emergjente, në përputhje me kërkesat e Rregullores II-1/D/3 dhe II-1/D/4.

10 Masat e imbarkimit, lëshimit në ujë dhe ngritjes në bord të barkave të shpëtimit (R 17)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Pajisjet për imbarkimin dhe lëshimin e barkave të shpëtimit duhet të jenë të tilla që të lejojnë ngjitjen dhe lëshimin e barkës së shpëtimit brenda një kohe sa më të shkurtër.

.2 Barka e shpëtimit duhet të mundësojë ngjitjen dhe lëshimin e drejtpërdrejtë nga pozicioni i stivimit, së bashku me numrin e parashikuar të ekuipazhit të barkës së shpëtimit.

.3 Nëse barka e shpëtimit është e përfshirë në kapacitetin e mjeteve të mbijetesës dhe barkat e tjera të shpëtimit ngrihen në bord nga kuverta e imbarkimit, barka e shpëtimit, krahas paragrafit .2, duhet të mund të ngrihet në bord nga kuverta e imbarkimit.

.4 Mënyrat e lëshimit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores 9. Megjithatë, të gjitha barkat e shpëtimit duhet të jetë e mundur të lëshohen gjatë kohës kur anija ecën me shpejtësi deri në 5 nyje në ujëra të qeta, qoftë edhe me ndihmën e litarëve kur është e nevojshme.

.5 Koha e ngritjes së barkës së shpëtimit në bord nuk duhet të jetë më shumë se 5 minuta në gjendje ngarkimi të plotë me njerëz dhe pajisje. Nëse barka e shpëtimit përfshihet në kapacitetin e mjeteve të mbijetesës, e njëjta kohë ngritjeje duhet të jetë e mundshme edhe kur ajo është e ngarkuar me pajisjet e saj të shpëtimit dhe me një numër të miratuar ekuipazhi shtesë prej të paktën 6 personash.

.6 PËR ANIJET E REJA TË KATEGORISË B, C DHE D TË NDËRTUARA MË DATË 1 JANAR 2003 OSE PAS KËSAJ DATE:

Pajisjet e imbarkimit dhe ngritjes së barkave të shpëtimit duhet të mundësojnë menaxhimin e sigurt dhe efikas të një barele. Nëse përdorimi i blloqeve të rënda përbën rrezik, duhet të sigurohen rripa për ngritje në mot të vështirë.

11 Udhëzimet për raste emergjence (R 19)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

Për të gjithë pasagjerët e rinj që hipin në bord, bëhen një përmbledhje e rregullave të sigurisë

pak përpara ose pas nisjes. Kjo përmbledhje duhet të përfshijë të paktën udhëzimet e kërkuara në Rregulloren III/3.3. Ajo bëhet me anë të një njoftimi në një ose më shumë gjuhë që ka gjasa të kuptohen nga pasagjerët. Njoftimi duhet të bëhet nëpërmjet sistemit të qendrës së zërit të anijes ose me anë të mjeteve të tjera të përshtatshme që mund të dëgjohen të paktën nga pasagjerët që nuk e kanë dëgjuar ende gjatë lundrimit.

12 Gatishmëria operacionale, mirëmbajtja dhe inspektimet (R 20)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Përpara se anija të largohet nga porti dhe në çdo kohë gjatë udhëtimit, të gjitha pajisjet e shpëtimit duhet të jenë në gjendje pune dhe të jenë gati për përdorim të menjëhershëm.

.2 Mirëmbajtja dhe inspektimet e pajisjeve të shpëtimit duhet të kryhen në përputhje me kërkesat e Rregullores III/20 SOLAS.

13 Trajnimet dhe ushtrimet stërvitore për braktisjen e anijes (R 19 + R 30)

ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE TË KATEGORISË B, C DHE D:

.1 Çdo anëtar i stafit me detyrat përkatëse të emergjencës duhet të ketë njohuri mbi këto detyra përpara se të fillojë lundrimi.

.2 Çdo javë duhet të kryhet një ushtrim stërvitor për evakuimin e anijes dhe mbrojtjen nga zjarri.

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të marrë pjesë në të paktën një ushtrim stërvitor për evakuimin e anijes dhe mbrojtjen nga zjarri çdo muaj. Ushtrimet stërvitore të ekuipazhit zhvillohen përpara nisjes së anijes nëse gjatë muajit të kaluar më shumë se 25% e ekuipazhit nuk kanë marrë pjesë në ushtrimet stërvitore për evakuimin e anijes dhe mbrojtjen nga zjarri në bordin e anijes në fjalë. Të gjitha ushtrimet stërvitore të sipërpërmendura kryhen përpara nisjes për lundrim të anijeve që lundrojnë për herë të parë, pas një modifikimi madhor ose me përfshirjen e një anëtari të ri të ekuipazhit.

.3 Në çdo ushtrim stërvitor për evakuimin e anijes duhet të përfshihen masat e kërkuara në Rregulloren III/19.3.3.1 SOLAS, duke pasur parasysh udhëzimet e MSC.1/Circ.1206 të IMO-s "Masat për parandalimin e incidenteve me mjetet e mbijetesës".

.4 Mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit duhet të ulen në ushtrimet stërvitore të radhës në përputhje me Rregulloren III/19.3.3.2, 3.3.3 dhe 3.3.6 SOLAS.

Nëse ushtrimet stërvitore të lëshimit të mjeteve të mbijetesës dhe të barkave të shpëtimit kryhen kur anija ecën me shpejtësi, këto ushtrime stërvitore, për shkak të rrezikut, duhet të praktikohen në ujëra të mbrojtura vetëm dhe nën mbikëqyrjen e një oficeri me përvojë në këto lloj ushtrimesh, duke pasur parasysh udhëzimet e IMO-s në Rezolutën A.624(15) "Udhëzimet për trajnimin me qëllim lëshimin e mjeteve të mbijetesës dhe të barkave të shpëtimit nga anije që lundrojnë me shpejtësi" dhe udhëzimet e IMO-s në Rezolutën A.771(18) "Rekomandimet për kërkesat e trajnimit të ekuipazhit me barkat e shpejta të

shpëtimit".

Administrata e shtetit të flamurit mund t'i ndalojë anijet që të lëshojnë mjetet e mbijetesës nga njëra anë, në rast se pajisjet e ankorimit në port dhe modeli i përdorimit të tyre nuk lejojnë lëshimin e mjeteve të mbijetesës nga ajo anë. Megjithatë, të gjitha këto mjete mbijetese ulen të paktën një herë në 3 muaj dhe lëshohen të paktën një herë në vit.

.5 Nëse një anije është e pajisur me sistem të evakuimit në det, ushtrimet stërvitore duhet të përfshijnë veprimet e kërkuara në Rregulloren III/19.3.3.8 SOLAS.

.6 Gjatë çdo ushtrimi stërvitor për evakuimin e anijes kryhet kontrolli i sistemit të ndriçimit për raste emergjente gjatë grumbullimit dhe evakuimit.

.7 Ushtrimet stërvitore për mbrojtjen nga zjarri duhet të kryhen në përputhje me dispozitat e Rregullores III/19.3.4 SOLAS.

.8 Anëtarëve të ekuipazhit u jepen trajnime dhe udhëzime në bord, në përputhje me dispozitat e Rregullores III/19.4 SOLAS.

KREU IV

KOMUNIKIMET ME RADIO

1. Pajisjet e radio-komunikimit

ANIJET E KATEGORISË D

.1 Anijet e kategorisë D pajisen të paktën me:

1.1 Një instalim radioelektrik VHF për marrje dhe transmetim;

1.1.1 DSC në frekuencën 156.525 MNOx (kanali 70). Kur anija është në pozicion lundrimi normal duhet të jetë e mundur të niset transmetimi i alarmeve të rrezikut në kanalin 70; dhe

1.1.2 Radiotelefon në frekuencat 156.300 MHz (kanali 6), 156.650 MHz (kanali 13) dhe 156.800 MHz (kanali 16);

1.2 Instalimi radiotelefonik VHF duhet të mund të jetë në gjendje të transmetojë dhe të marrë komunikime të përgjithshme në radio duke përdorur radiotelefonin.

1.3 Referuar Rregullores IV/7.1.1 dhe Rregullores IV/ 8.2 të Konventës SOLAS të vitit 1974.

SEKSIONI 2
KËRKESAT PËR SIGURI PËR ANIJET E REJA DHE EKZISTUESE PËR PASAGJERË, TË CILAVE U ËSHTË VENDOSUR KILI OSE QË ISHIN NË NJË FAZË TË NGJASHME NDËRTIMI PARA 19 SHTATORIT 2021 DHE QË OPERONIN NË UDHËTIME KOMBËTARE.

KAPITULLI I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Aplikimi:

1.1. Seksioni 2 zbatohet për anijet e reja të pasagjerëve, kili i të cilave është hedhur ose që kanë qenë në një fazë të ngjashme ndërtimi në ose pas 19 shtatorit 2021.

1.2. Nëse nuk parashikohet shprehimisht ndryshe, rregulloret e këtij seksioni janë të zbatueshme për anijet e klasit B, C dhe D.

1.3. Pavarësisht nga paragrafi i mëparshëm 1.2, dispozitat e mëposhtme të këtij seksioni janë gjithashtu të zbatueshme për anijet e klasës A:

.1 Kapitulli II-1, Rregullorja II-1/C/31, paragrafi 100; Rregullorja II-1/Z/100; Rregullorja II-1/Z/101 dhe Rregullorja II-1/Z/102; dhe

.2 Kreu II-2, Rregullorja II-2/B/4, nënparagrafët.4.3.100 dhe.4.100; Rregullorja II-2/C/10, nënparagrafët.4.100 dhe.6.4; Rregullorja II-2/D/13, nënparagrafi.4.1.100; dhe Rregullorja II-2/G/20, nënparagrafët.6.1.4 dhe.6.1.5.

2. Pavarësisht nga ajo që parashikohet në nenin 6.1(b) të Urdhrit Nr. datë ..., anijet e klasit D që nuk zgjasin lundrimin e tyre jashtë Zonës Detare A 1, siç përcaktohet në Rregulloren IV/2.12 të Konventës SOLAS të vitit 1974 të ndryshuar, nuk duhet të pajtohen me kërkesat e transportit në Kapitullin IV të Konventës SOLAS të vitit 1974 të ndryshuar, por duhet të paktën të jetë në përputhje me dispozitat në Kapitullin IV të kësaj Shtojce.

3. Dispozitat për dukshmërinë e urës së lundrimit në Rregulloren V/22 të Konventës SOLAS të 1974, e ndryshuar, për aq sa është e mundur dhe e arsyeshme do të zbatohen edhe për anijet me gjatësi më të vogël se 55 metra , ku 'gjatësia' është siç përcaktohet në Rregullorja V/2 e Konventës SOLAS të vitit 1974 e ndryshuar.

4. Brenda këtij Seksioni, treguesi '(R…)' që ndjek titujt e rregulloreve në Kapitullin III u referohet atyre rregulloreve të Konventës SOLAS të vitit 1974, të ndryshuar, në të cilat janë bazuar të parat.

5. Numri dhe titujt e rregulloreve brenda Kapitujve II-1 dhe II-2 janë në përputhje me Konventën SOLAS të vitit 1974. Boshllëqet në numërimin në rregullore dhe nënparagrafë janë të qëllimshme pasi janë përfshirë vetëm ato të zbatueshmet.

KAPITULLI II-1

NDËRTIMI - STRUKTURA, NËNNDARJA DHE STABILITETI, MAKINERIA DHE INSTALIMET ELEKTRIKE

PJESA A

E PËRGJITHSHME

Reg. II-1/A/3: Përkufizime në lidhje me Pjesët A-1, C, D dhe E

.1 Sistemi i kontrollit të marsheve drejtuese është pajisja me të cilën urdhrat transmetohen nga ura e komandimit në njësitë e fuqisë së marsheve drejtuese. Sistemet e kontrollit të ingranazheve drejtuese përfshijnë transmetues, marrës, pompa kontrolli hidraulike dhe motorët e tyre të lidhur, kontrollorët e motorëve, tubacionet dhe kabllot.

2. Ingranazhet kryesore të drejtimit janë makineritë, aktivizuesit e timonit, njësitë e fuqisë së timonit, nëse ka, dhe pajisjet ndihmëse dhe mjetet e aplikimit të çift rrotullues në stacionin e timonit (p.sh. topi ose kuadranti) i nevojshëm për të realizuar lëvizjen e timonit me qëllim të drejtimi i anijes në kushte normale shërbimi.

.3 Njësia e fuqisë së marsheve drejtuese është:

.1 në rastin e pajisjeve drejtuese elektrike, një motor elektrik dhe pajisjet elektrike të lidhura me të;

.2 në rastin e pajisjes drejtuese elektrohidraulike, një motor elektrik dhe pajisjet elektrike të lidhura me të dhe pompën e lidhur;

.3 në rastin e pajisjeve të tjera drejtuese hidraulike, një motori lëvizës dhe një pompë të lidhur.

.4 Ingranazhi drejtues ndihmës është pajisja e ndryshme nga çdo pjesë e pajisjes drejtuese kryesore e nevojshme për të drejtuar anijen në rast të dështimit të pajisjes drejtuese kryesore, por duke mos përfshirë mbajtësin, kuadrantin ose komponentët që shërbejnë për të njëjtin qëllim.

.5 Gjendja normale funksionale dhe e banueshme është një gjendje në të cilën anija në tërësi, makineritë, shërbimet, mjetet dhe ndihmat që sigurojnë shtytje, aftësi për të drejtuar, lundrim të sigurt, siguri nga zjarri dhe përmbytje, komunikimet dhe sinjalet e brendshme dhe të jashtme, mjetet e çikrikët e arratisjes dhe emergjencave të varkave, si dhe kushtet komode të projektuara të banueshmërisë janë në gjendje pune dhe funksionojnë normalisht.

.6 Gjendja emergjente është një gjendje në të cilën çdo shërbim i nevojshëm për kushte normale operative dhe të banueshme nuk është në gjendje pune për shkak të dështimit të burimit kryesor të energjisë elektrike.

.7 Burimi kryesor i energjisë elektrike është një burim i destinuar për të furnizuar me energji elektrike centralin kryesor për shpërndarje në të gjitha shërbimet e nevojshme për mbajtjen e anijes në gjendje normale funksionale dhe të banueshme.

.8 Gjendja e anijes së vdekur është gjendja në të cilën impianti kryesor shtytës, kaldaja dhe pajisjet ndihmëse nuk janë në funksion për shkak të mungesës së energjisë.

.9 Stacioni kryesor gjenerues është hapësira në të cilën ndodhet burimi kryesor i energjisë elektrike.

.10 Centrali kryesor është një central i cili furnizohet drejtpërdrejt nga burimi kryesor i energjisë elektrike dhe ka për qëllim shpërndarjen e energjisë elektrike në shërbimet e anijes.

.11 Centrali emergjent është një central i cili në rast të dështimit të sistemit kryesor të furnizimit me energji elektrike furnizohet drejtpërdrejt nga burimi emergjent i energjisë elektrike ose burimi kalimtar i energjisë emergjente dhe ka për qëllim shpërndarjen e energjisë elektrike tek shërbimet emergjente.

.12 Burimi emergjent i energjisë elektrike është një burim energjie elektrike, i destinuar për të furnizuar centralin emergjent në rast të dështimit të furnizimit nga burimi kryesor i energjisë elektrike.

.13 Sistemi i aktivizimit të fuqisë është pajisja hidraulike e ofruar për furnizimin me energji për rrotullimin e timonit, që përfshin një njësi ose njësi të fuqisë së marsheve drejtuese, së bashku me tubat dhe pajisjet përkatëse, dhe një aktivizues të timonit. Sistemet e aktivizimit të fuqisë mund të ndajnë komponentë mekanikë të përbashkët, p.sh. stokun e mbajtësit, kuadrantit dhe timonit, ose komponentë që shërbejnë për të njëjtin qëllim.

.14 Shpejtësia maksimale e shërbimit përpara është shpejtësia më e madhe që anija është

projektuar për të mbajtur në shërbim në det në zvarritjen më të thellë të detit.

.15 Shpejtësia maksimale mbrapa është shpejtësia që vlerësohet se anija mund të arrijë me fuqinë maksimale të projektuar në anën e poshtme në tërheqjen më të thellë detare.

16 Hapësirat e makinerive janë të gjitha hapësirat e makinerive të kategorisë A dhe të gjitha hapësirat e tjera që përmbajnë makineri lëvizëse, kaldaja, njësi karburanti nafte, motorë me avull dhe me djegie të brendshme, gjeneratorë dhe makineri kryesore elektrike, stacione të mbushjes së naftës, makineri frigoriferike, stabilizuese, ventiluese dhe klimatizuese. , dhe hapësira të ngjashme, dhe trungje për hapësira të tilla.

.17 Hapësirat e makinerive të kategorisë A janë ato hapësira dhe trungje të hapësirave të tilla që përmbajnë:

.1 makineri me djegie të brendshme të përdorura për shtytje kryesore; ose

2. makineri me djegie të brendshme të përdorura për qëllime të ndryshme nga shtytja kryesore, kur makineri e tillë ka në total një fuqi totale jo më pak se 375 kW; ose

.3 çdo bojler me naftë ose njësi karburanti me naftë.

.18 Stacionet e kontrollit janë ato hapësira në të cilat ndodhet radioja e anijes ose pajisjet kryesore të lundrimit ose burimi i energjisë emergjente ose ku janë të centralizuara pajisjet e regjistrimit të zjarrit ose të kontrollit të zjarrit .

PJESA A-1
STRUKTURA E ANIJEVE

Rregullorja II-1/A-1/3-2: Veshjet mbrojtëse të rezervuarëve të dedikuar të çakëllit të ujit të detit

1. Kjo rregullore II-1/A-1/3-2 do të zbatohet për anijet e klasës B me jo më pak se 500 tonazh bruto .

2. Të gjithë rezervuarët e dedikuar për ballaste të bërë prej çeliku duhet të jenë të veshura gjatë ndërtimit në përputhje me "Standardin e performancës për veshjet mbrojtëse për rezervuarët e ballasteve në të gjitha llojet e anijeve dhe hapësirat me lëkurë të dyfishtë të transportuesve me shumicë" (MSC.215(82)), i ndryshuar.

4. Mirëmbajtja e sistemit të veshjes mbrojtëse do të përfshihet në skemën e përgjithshme të

mirëmbajtjes së anijes. Efektiviteti i sistemit të veshjes mbrojtëse do të verifikohet bazuar në 'Udhëzimet për mirëmbajtjen dhe riparimin e veshjeve mbrojtëse' (MSC.1/Circ.1330).

Rregullorja II-1/A-1/3-4: Procedurat e tërheqjes emergjente

2.2. Anijet e klasit B do të pajisen me një procedurë të veçantë të tërheqjes emergjente të anijes. Një procedurë e tillë do të kryhet në bordin e anijes për përdorim në situata emergjente dhe do të bazohet në aranzhimet ekzistuese dhe pajisjet e disponueshme në bordin e anijes.

2.3. Procedura (referojuni IMO MSC.1/Circ.1255, 'Udhëzimet për pronarët/operatorët për përgatitjen e procedurave të tërheqjes emergjente') do të përfshijë:

.1 vizatime të kuvertës së përparme dhe të pasme që tregojnë aranzhimet e mundshme të tërheqjes emergjente;

.2 inventari i pajisjeve në bord që mund të përdoren për tërheqje emergjente;

.3 mjetet dhe metodat e komunikimit; dhe

.4 procedura të mostrës për të lehtësuar përgatitjen dhe kryerjen e operacioneve të tërheqjes emergjente.

Rregullorja II-1/A-1/3-5: Instalim i ri i materialeve që përmbajnë asbest

1. Kjo Rregullore II-1/A-1/3-5 do të zbatohet për materialet e përdorura për strukturën, makineritë, instalimet elektrike dhe pajisjet e mbuluara nga rregulloret e seksionit 2 të kësaj shtojce.

2. Për të gjitha anijet, instalimi i ri i materialeve që përmbajnë azbest do të ndalohet.

Rregullorja II-1/A-1/3-7: Vizatimet e ndërtimit të mbajtura në bord dhe në breg

1. Një grup vizatimesh ndërtimi të ndërtuara si dhe plane të tjera që tregojnë çdo ndryshim strukturor të mëvonshëm do të mbahen në bordin e anijeve. Referenca i bëhet IMO MSC/Circ.1135 mbi 'Vizatimet e ndërtimit të ndërtuara që duhen mbajtur në bordin e anijes dhe në breg'.

2. Një grup shtesë i vizatimeve të tilla do të mbahet në breg nga Kompania, siç përcaktohet në Rregulloren (EC) Nr. 336/2006 (1) e ndryshuar.

Rregullorja II-1/A-1/3-8: Pajisje rimorkimi dhe ankorimi

1. Anijet duhet të pajisen me rregullime, pajisje dhe pajisje me ngarkesë të mjaftueshme pune të sigurt për të mundësuar kryerjen e sigurt të të gjitha operacioneve të tërheqjes dhe ankorimit që lidhen me funksionimin normal të anijes.

2. Rregullimet, pajisjet dhe pajisjet e ofruara në përputhje me paragrafin 1 duhet të jenë në përputhje me standardet e specifikuara për klasifikim nga rregullat e një organizate të njohur ose rregullat ekuivalente të përdorura nga Administrata Detare në përputhje me nenin 11(2) të këtij Urdhri.

3. Referenca i bëhet IMO MSC/Circ.1175 mbi 'Udhëzimet mbi pajisjet e tërheqjes dhe ankorimit në anije'.

4. Çdo pajisje ose pajisje e parashikuar sipas kësaj Rregulloreje II-1/A-1/3-8 duhet të shënohet qartë me çdo kufizim që lidhet me funksionimin e tij të sigurt, duke marrë parasysh forcën e lidhjes së tij në strukturën e anijes.

Rregullorja II-1/A-1/3-9: Mjetet e hipjes dhe zbarkimit nga anijet

1. Anijet do të pajisen me mjete të mbarkimit dhe zbarkimit nga anijet për përdorim në port dhe në operacione të lidhura me portin, të tilla si rrugët dhe shkallët e akomodimit, në përputhje me paragrafin 2, përveç rasteve kur Administrata Detare gjykon se është në përputhje me një dispozitë të veçantë. është e paarsyeshme ose jopraktike. Rrethanat ku pajtueshmëria mund të konsiderohet e paarsyeshme ose jopraktike mund të përfshijnë kur anija:

.1 ka dërrasa të vogla të lira dhe është e pajisur me rampa për hipje; ose

.2 është i angazhuar në udhëtime ndërmjet porteve të përcaktuara ku ofrohen shkallët (platformat) e përshtatshme akomodimi/embarkimi në breg.

2. Mjetet e hipjes dhe zbarkimit të kërkuara në paragrafin 1 do të ndërtohen dhe instalohen bazuar në "Udhëzimet për ndërtimin, instalimin, mirëmbajtjen dhe inspektimin/survejimin e mjeteve të hipjes dhe zbarkimit". (MSC.1/Circ.1331).

3. Mjetet e hipjes dhe zbarkimit do të inspektohen dhe mirëmbahen (referojuni MSC.1/Circ.1331) në gjendje të përshtatshme për qëllimin e tyre të synuar, duke marrë parasysh çdo kufizim që lidhet me ngarkimin e sigurt. Të gjithë telat e përdorur për të mbështetur mjetet e hipjes dhe zbarkimit duhet të mirëmbahen siç specifikohet në SOLAS III/20.4.

Rregullorja II-1/A-1/3-12: Mbrojtja nga zhurma

3. Anijet me tonazh bruto 1600 e lart do të ndërtohen për të reduktuar zhurmën në bord dhe për të mbrojtur personelin nga zhurma në përputhje me Kodin e IMO-së për nivelet e zhurmës në anije, të miratuar nga Komiteti i Sigurisë Detare me rezolutën MSC.337 (91), siç mund të ndryshohet nga IMO.

3a Për anijet që nuk mbulohen nga paragrafi i mëparshëm, do të merren masa për të reduktuar zhurmën e makinerive në nivele të pranueshme në hapësirat e makinerive dhe, siç përcaktohet në K. II-2, në hapësirat e ngarkesave ro-ro dhe kategorive të veçanta. Nëse kjo zhurmë nuk mund të reduktohet mjaftueshëm, burimi i zhurmës së tepërt duhet të izolohet ose izolohet në mënyrë të përshtatshme ose duhet të sigurohet një strehë kundër zhurmës nëse hapësira kërkohet të jetë me njerëz. Për personelin që kërkohet të hyjë në hapësira të tilla do të sigurohen mbrojtëse veshësh.

PJESA B

STABILITET I PAPREKUR, NËNNDARJE DHE STABILITETI I DËMTIMIT

Anijet do të zbatojnë kërkesat në dispozitat përkatëse të SOLAS Kapitullit II-1, pjesët B deri B-4, të ndryshuar, me përjashtim të Rregullores 8.1.

PJESA C
MAKINERIA

Rregullorja II-1/C/26: Të përgjithshme

1. Makineritë, kaldaja dhe enët e tjera nën presion, sistemet e tubacioneve dhe pajisjet përkatëse duhet të instalohen dhe mbrohen në mënyrë që të reduktojnë në minimum çdo rrezik për personat në bord, duke i kushtuar vëmendje të duhur pjesëve lëvizëse, sipërfaqeve të nxehta dhe rreziqeve të tjera.

3. Duhet të sigurohen mjetet me anë të të cilave funksionimi normal i makinerive shtytëse mund të mbahet ose të restaurohet edhe nëse një nga mjetet ndihmëse thelbësore bëhet jofunksionale.
4. Duhet të sigurohen mjete për të siguruar që makineria mund të vihet në funksion nga gjendja e anijes së vdekur pa ndihmë të jashtme.

6. Për anijet e klasit B dhe C, makineritë kryesore shtytëse dhe të gjitha makineritë ndihmëse thelbësore për lëvizjen dhe sigurinë e anijes, siç janë të pajisura në anije, duhet të projektohen për të funksionuar kur anija është e drejtë dhe kur është e prirur në çdo kënd të listoni deri dhe duke përfshirë 15° në çdo drejtim në kushte statike dhe 22,5° në kushte dinamike (rrokullisje) në çdo drejtim dhe në të njëjtën kohë me prirje dinamike (pushimi) 7,5° me hark ose sternë.

11. Vendndodhja dhe rregullimi i tubave të ventilimit për shërbimin e karburantit, depozitimin dhe vajosjen e rezervuarëve të vajit duhet të jetë i tillë që në rast të thyerjes së tubit të ventilimit, kjo të mos çojë drejtpërdrejt në rrezikun e depërtimit të spërkatjeve të ujit të detit ose ujit të shiut. Dy rezervuarë shërbimi të karburantit për çdo lloj karburanti të përdorur në bord të nevojshëm për shtytje dhe sisteme jetike ose rregullime ekuivalente do të sigurohen në çdo anije, me një kapacitet prej të paktën 8 orësh për anijet e klasës B dhe të paktën 4 orë për klasën C dhe Anijet D, në shkallën maksimale të vazhdueshme të impiantit shtytës dhe ngarkesën normale të funksionimit në det të impiantit të gjeneratorit.

Rregullorja II-1/C/27: Motorët me djegie të brendshme

4. Motorët me djegie të brendshme me një diametër cilindri 200 mm, ose një vëllim karter prej 0,6 m3 e lart, duhet të pajisen me valvola të një lloji të përshtatshëm për lehtësimin e shpërthimit të karterit, me sipërfaqe të mjaftueshme lehtësimi. Valvulat e lehtësimit duhet të rregullohen ose pajisen me mjete për të siguruar që shkarkimi prej tyre të drejtohet në atë mënyrë që të minimizojë mundësinë e lëndimit të personelit.

Rregullorja II-1/C/28: Mjetet për të shkuar në drejtim

1. Duhet të sigurohet fuqi e mjaftueshme për të shkuar në anën e përparme për të siguruar kontrollin e duhur të anijes në të gjitha rrethanat normale.

2. Aftësia e makinerisë për të ndryshuar drejtimin e shtytjes së helikës në kohë të mjaftueshme, dhe në këtë mënyrë për ta sjellë anijen të pushojë brenda një distancë të arsyeshme nga shpejtësia maksimale e shërbimit përpara, duhet të demonstrohet dhe regjistrohet.

3. Kohët e ndalimit, drejtimet e anijeve dhe distancat e regjistruara gjatë provave, së bashku me rezultatet e provave për të përcaktuar aftësinë e anijeve me helikë të shumëfishtë për të lundruar dhe manovruar me një ose më shumë helikë jofunksionale, duhet të jenë të disponueshme në bord për t'u përdorur nga kapiteni. ose personel të caktuar.

Rregullorja II-1/C/29: Ingranazhet e drejtimit

1. Çdo anije duhet të pajiset me një sistem drejtues efiçent kryesor dhe ndihmës. Sistemi kryesor i drejtimit dhe sistemi i drejtimit ndihmës duhet të rregullohen në mënyrë që mosfunksionimi i njërit prej tyre të mos bëjë që tjetri të mos funksionojë.

3. Ingranazhet kryesore të drejtimit dhe timoni ku vendosen duhet të jenë:

.1 me forcë të mjaftueshme, dhe të aftë për të drejtuar anijen me shpejtësinë maksimale të shërbimit përpara, dhe të projektuara në mënyrë që ato të mos dëmtohen me shpejtësinë maksimale prapa;

.2 të aftë për të vendosur timonin nga 35° në njërën anë në 35° në anën tjetër me anijen në tërheqjen më të thellë të detit dhe të ecë përpara me shpejtësinë maksimale të shërbimit përpara dhe, në të njëjtat kushte nga 35° në të dyja anët në 30° në anën tjetër në jo më shumë se 28 sekonda. Aty ku është jopraktike të demonstrohet pajtueshmëria me këtë kërkesë gjatë provave detare me anijen në lëvizjen e saj më të thellë të detit dhe duke ecur përpara me shpejtësinë që korrespondon me numrin e rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe lartësinë maksimale të projektimit, anijet, pavarësisht nga data e tyre të ndërtimit, mund të demonstrojë pajtueshmërinë me këtë kërkesë me një nga metodat e mëposhtme:

.1 gjatë provave në det, anija është me diferent "0" (even keel) dhe timoni është plotësisht i zhytur në ujë, ndërsa ecën përpara me shpejtësinë që korrespondon me numrin e rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe me hapin maksimal të projektimit; ose

.2 kur zhytja e plotë e timonit gjatë provave në det nuk mund të arrihet, një shpejtësi e përshtatshme përpara do të llogaritet duke përdorur zonën e tehut të timonit të zhytur në gjendjen e propozuar të ngarkimit të provës detare. Shpejtësia e llogaritur përpara do të rezultojë në një forcë dhe çift rrotullues të aplikuar në pajisjen drejtuese kryesore, e cila është të paktën po aq e madhe sikur të ishte duke u testuar me anijen në tërheqjen e saj më të thellë të detit dhe duke ecur përpara me shpejtësinë që korrespondon me numrin maksimal të vazhdueshëm. rrotullimet e motorit kryesor dhe hapi maksimal i projektimit; ose

.3 forca e timonit dhe çift rrotullimi në gjendjen e ngarkimit provë në det janë parashikuar dhe ekstrapoluar me besueshmëri në gjendjen e ngarkesës së plotë. Shpejtësia e anijes duhet të korrespondojë me numrin e rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe me hapin maksimal të projektimit të helikës;

.3 që operohet me energji kur është e nevojshme për të përmbushur kërkesat e paragrafit 3.2 dhe në çdo rast kur kërkohet një stok timoni mbi 120 mm në diametër në drejtim të furrës, duke përjashtuar forcimin për lundrimin në akull, në mënyrë që të jetë në përputhje me paragrafin 3.1.

4. Nëse është i pajisur, ingranazhet ndihmëse të drejtimit duhet të jenë:

.1 me forcë të mjaftueshme dhe të aftë për të drejtuar anijen me shpejtësi të lundrueshme dhe për t'u sjellë me shpejtësi në veprim në rast emergjence;

.2 i aftë për të vendosur timonin nga 15° në njërën anë në 15° në anën tjetër në jo më shumë se

60 sekonda me anijen në lëvizjen më të thellë të detit dhe të ecë përpara me gjysmën e shpejtësisë maksimale të shërbimit përpara ose 7 nyje , cilado që të jetë më e madhe. Aty ku është jopraktike të demonstrohet pajtueshmëria me këtë kërkesë gjatë provave në det me anijen në lëvizjen e saj më të thellë në det dhe që ecën përpara me gjysmën e shpejtësisë që korrespondon me numrin e rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe hapin maksimal të projektimit ose 7 nyje, cilado qoftë më e madhe, anijet pavarësisht nga data e ndërtimit të tyre mund të demonstrojnë pajtueshmërinë me këtë kërkesë me një nga metodat e mëposhtme:

.1 gjatë provave në det, anija është "even keel" dhe timoni plotësisht i zhytur në ujë, ndërsa ecën përpara me gjysmën e shpejtësisë që korrespondon me numrin e rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe me hapin maksimal të projektimit ose 7 nyje, cilado që të jetë më e madhe; ose

.2 kur zhytja e plotë e timonit gjatë provave në det nuk mund të arrihet, një shpejtësi e përshtatshme përpara do të llogaritet duke përdorur zonën e tehut të timonit të zhytur në gjendjen e propozuar të ngarkimit të provës detare. Shpejtësia e llogaritur përpara do të rezultojë në një forcë dhe çift rrotullues të aplikuar në pajisjen drejtuese ndihmëse, e cila është të paktën po aq e madhe sikur të ishte duke u testuar me anijen në tërheqjen e saj më të thellë të detit dhe duke ecur përpara me gjysmën e shpejtësisë që korrespondon me numrin të rrotullimeve maksimale të vazhdueshme të motorit kryesor dhe hapit maksimal të projektimit ose 7 nyje, cilado që të jetë më e madhe; ose

.3 forca e timonit dhe çift rrotullimi në gjendjen e ngarkimit provë në det janë parashikuar dhe ekstrapoluar në mënyrë të besueshme në gjendjen e ngarkesës së plotë;

.3 operohet me energji kur është e nevojshme për të përmbushur kërkesat e paragrafit 4.2 dhe në çdo rast kur një stok timoni është më shumë se 230 mm në diametër në drejtim të furrës, duke përjashtuar forcimin për lundrimin në akull.

5. Njësitë e fuqisë drejtuese duhet të jenë:

.1 rregulluar për të rifilluar automatikisht kur energjia rikthehet pas një ndërprerjeje të energjisë; dhe

.2 të aftë për t'u vënë në veprim nga një pozicion në urën e lundrimit. Në rast të ndërprerjes së energjisë në ndonjë nga njësitë e fuqisë së drejtimit, në urën e komandimit duhet të jepet një alarm zanor dhe vizual.

6.1. Kur pajisja kryesore e drejtimit përbëhet nga dy ose më shumë njësi fuqie identike, nuk duhet të vendoset një pajisje drejtuese ndihmëse, me kusht që:

.1 ingranazhi kryesor i drejtimit është i aftë të operojë timonin siç kërkohet nga paragrafi 3.2 ndërsa ndonjë nga njësitë e fuqisë është jashtë funksionit;

.3 ingranazhi kryesor i drejtimit është i rregulluar në atë mënyrë që pas një dështimi të vetëm në sistemin e tij të tubacionit ose në një nga njësitë e fuqisë, defekti mund të izolohet në mënyrë që aftësia e drejtimit të mund të ruhet ose të rifitohet shpejt.

7. Kontrolli i timonit duhet të sigurohet:

.1 për pajisjen kryesore të drejtimit, si në urën e lundrimit, ashtu edhe në ndarjen e drejtimit;

.2 kur pajisja kryesore e drejtimit është e rregulluar në përputhje me paragrafin 6, nga dy sisteme të pavarura kontrolli, të dyja të operueshme nga ura e lundrimit. Kjo nuk kërkon dyfishim të timonit ose levës së timonit. Kur sistemi i kontrollit përbëhet nga një telemotor hidraulik, nuk duhet të vendoset një sistem i dytë i pavarur;

.3 për pajisjen drejtuese ndihmëse, në ndarjen e dhomës së timonit dhe, nëse funksionon me energji elektrike, duhet të funksionojë gjithashtu nga ura e komandimit dhe duhet të jetë e pavarur nga sistemi i kontrollit për pajisjen kryesore të drejtimit.

8. Çdo sistem kontrolli kryesor dhe ndihmës i pajisjes drejtuese që funksionon nga ura e komandimit duhet të jetë në përputhje me sa vijon:

.1 nëse është elektrike, ai do të shërbehet nga qarku i tij i veçantë i furnizuar nga një qark i fuqisë së ingranazhit drejtues nga një pikë brenda ndarjes së marsheve të drejtimit, ose direkt nga zbarrat e centralit që furnizojnë atë qark të fuqisë së marsheve drejtuese në një pikë të centralit ngjitur me furnizimi me qarkun e fuqisë së ingranazhit të drejtimit;

.2 duhet të sigurohen mjete në ndarjen e marsheve drejtuese për shkëputjen e çdo sistemi kontrolli që funksionon nga ura e komandimit nga pajisja drejtuese që shërben;

.3 sistemi duhet të jetë në gjendje të vihet në funksion nga një pozicion në urën e lundrimit;

4. në rast të dështimit të furnizimit me energji elektrike të sistemit të kontrollit, duhet të jepet një alarm zanor dhe vizual në urën e lundrimit; dhe

.5 Vetëm mbrojtja nga qarku i shkurtër duhet të sigurohet për qarqet e furnizimit të kontrollit të marsheve të drejtimit.

9. Qarqet e fuqisë elektrike dhe sistemet e kontrollit të marsheve drejtuese me komponentët, kabllot dhe tubat e tyre të lidhura, të kërkuara nga kjo Rregullore II-1/C/29 dhe nga Rregullorja II-1/C/30, do të ndahen aq sa është e mundur në të gjithë gjatësia e tyre.

10. Një mjet komunikimi duhet të sigurohet ndërmjet urës lundruese dhe drejtuesit ndarja e marsheve ose pozicioni alternativ i drejtimit.

11. Pozicioni këndor i timonit(ve) duhet:

.1 nëse pajisja kryesore e drejtimit funksionon me energji elektrike, tregohet në urën e lundrimit. Treguesi i këndit të timonit duhet të jetë i pavarur nga sistemi i kontrollit të marshit drejtues;

.2 të jenë të dallueshme në ndarjen e marsheve të drejtimit.

12. Ingranazhet drejtuese hidraulike duhet të pajisen me sa vijon:

.1 rregullime për të ruajtur pastërtinë e lëngut hidraulik duke marrë parasysh llojin dhe dizajnin e sistemit hidraulik;

.2 një alarm të nivelit të ulët për çdo rezervuar lëngu hidraulik për të dhënë treguesin më të hershëm praktik të rrjedhjes së lëngut hidraulik. Alarmet zanore dhe vizuale duhet të jepen në urën e komandimit dhe në hapësirën e makinerisë ku mund të vëzhgohen lehtësisht; dhe

.3 një rezervuar fiks magazinimi që ka kapacitet të mjaftueshëm për të rimbushur të paktën një sistem aktivizues të energjisë, duke përfshirë rezervuarin, ku kërkohet që ingranazhi kryesor i drejtimit të funksionojë me energji elektrike. Rezervuari i magazinimit duhet të lidhet përgjithmonë me tubacione në mënyrë të tillë që sistemet hidraulike të mund të ringarkohen lehtësisht nga një pozicion brenda ndarjes së marsheve drejtuese dhe duhet të pajiset me një matës të përmbajtjes.

13. Ndarjet e ingranazheve drejtuese duhet të jenë:

.1 lehtësisht të aksesueshme dhe, për aq sa është e mundur, të ndara nga hapësirat e makinerive; dhe

.2 të pajisura me rregullime të përshtatshme për të siguruar aksesin e punës në makineritë dhe kontrollet e ingranazheve drejtuese. Këto rregullime duhet të përfshijnë parmakë dhe grila ose sipërfaqe të tjera jo të rrëshqitshme për të siguruar kushte të përshtatshme pune në rast të rrjedhjes së lëngut hidraulik,

Rregullorja II-1/C/30: Kërkesa shtesë për pajisjen drejtuese elektrike dhe elektro-hidraulike

1. Mjetet për të treguar se motorët e timonëve elektrike dhe elektro-hidraulike janë në lëvizje duhet të instalohen në urën e komandimit dhe në një pozicion të përshtatshëm të kontrollit të makinerive kryesore.

2. Çdo sistem drejtues elektrik ose elektro-hidraulik që përbëhet nga një ose më shumë njësi fuqie duhet të shërbehet nga të paktën dy qarqe ekskluzive të furnizuara drejtpërdrejt nga centrali kryesor; megjithatë, një nga qarqet mund të furnizohet përmes centralit të urgjencës. Një sistem drejtues elektrik ose elektro-hidraulik ndihmës i lidhur me një sistem drejtues kryesor elektrik ose elektro-hidraulik mund të lidhet me një nga qarqet që furnizojnë këtë sistem drejtues kryesor. Qarqet që furnizojnë një sistem drejtues elektrik ose elektro-hidraulik duhet të kenë shkallë të përshtatshme për furnizimin e të gjithë motorëve që mund të lidhen njëkohësisht me ta dhe mund të kërkohet të funksionojnë njëkohësisht.

3. Mbrojtja nga qarku i shkurtër dhe alarmi i mbingarkesës duhet të sigurohet për qarqet dhe motorët elektrikë dhe elektro-hidraulikë të marsheve drejtuese. Mbrojtja kundër rrymës së tepërt, duke përfshirë rrymën e nisjes, nëse sigurohet, duhet të jetë jo më pak se dyfishi i rrymës së ngarkesës së plotë të motorit ose qarkut të mbrojtur në këtë mënyrë dhe duhet të organizohet që të lejojë kalimin e rrymave të përshtatshme të nisjes.

Alarmet e kërkuara në këtë paragraf duhet të jenë të dëgjueshëm dhe vizual dhe duhet të vendosen në një pozicion të dukshëm në hapësirën kryesore të makinerive ose dhomën e kontrollit nga ku kontrollohet normalisht makineria kryesore dhe siç mund të kërkohet nga Rregullorja II-1/E/51 .

4. Kur një pajisje drejtuese ndihmëse e kërkuar nga Rregullorja II-1/C/29, nënparagrafi 4.3 për t'u përdorur me energji elektrike nuk është me energji elektrike ose fuqizohet nga një motor elektrik i destinuar kryesisht për shërbime të tjera, sistemi kryesor i drejtimit mund të ushqehet nga një qark nga centrali kryesor. Kur një motor i tillë elektrik i destinuar kryesisht për shërbime të tjera është rregulluar për të fuqizuar një sistem drejtues të tillë ndihmës, kërkesat e paragrafit 3 mund të hiqen nga Administrata Detare, nëse është e kënaqur me marrëveshjen e mbrojtjes së bashku me kërkesat e Rregullores II-1/ C/29, paragrafi 5 dhe nënparagrafi 7.3 i zbatueshëm për sistemet e drejtimit ndihmës.

Rregullorja II-1/C/31: Kontrollet e makinerive

1. Makineritë kryesore dhe ndihmëse thelbësore për lëvizjen, kontrollin dhe sigurinë duhet të

pajisen me mjete efektive për funksionimin dhe kontrollin e saj. Të gjitha sistemet e kontrollit thelbësor për shtytjen, kontrollin dhe sigurinë e anijes duhet të jenë të pavarura ose të projektuara në mënyrë që dështimi i një sistemi të mos degradojë performancën e një sistemi tjetër.
2. Kur sigurohet telekomandë e makinerive shtytëse nga ura e lundrimit, zbatohen sa vijon:

.1 shpejtësia, drejtimi i shtytjes dhe, nëse është e aplikueshme, hapi i helikës duhet të kontrollohet plotësisht nga ura e komandimit në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin;

2. Kontrolli do të kryhet nga një pajisje e vetme kontrolli për çdo helikë të pavarur me performancë automatike të të gjitha shërbimeve të lidhura, duke përfshirë, kur është e nevojshme, mjetet për parandalimin e mbingarkesës së makinerive shtytëse. Kur disa helikë janë projektuar për të funksionuar njëkohësisht, ato mund të kontrollohen nga një pajisje kontrolli;

.3 makineria kryesore shtytëse duhet të pajiset me një pajisje ndalimi emergjent në urën e komandimit e cila do të jetë e pavarur nga sistemi i kontrollit të urës lundruese;

.4 urdhrat e makinerive shtytëse nga ura e komandimit duhet të tregohen në dhomën kryesore të kontrollit të makinerive dhe në platformën e manovrimit;

5. Kontrolli në distancë i makinerive shtytëse duhet të jetë i mundur vetëm nga një vend në të njëjtën kohë; në vende të tilla lejohen pozicione kontrolli të ndërlidhura. Në çdo vend do të ketë një tregues që tregon se cili vend është nën kontrollin e makinerive shtytëse. Transferimi i kontrollit ndërmjet urës së lundrimit dhe hapësirave të makinerive do të jetë i mundur vetëm në hapësirën kryesore të makinerisë ose dhomën kryesore të kontrollit të makinerive. Ky sistem duhet të përfshijë mjete për të parandaluar ndryshimin e ndjeshëm të shtytjes së shtytjes gjatë transferimit të kontrollit nga një vend në tjetrin;

.6 duhet të jetë i mundur kontrolli lokal i makinerive shtytëse, edhe në rast të dështimit në çdo pjesë të sistemit të telekomandimit . Gjithashtu duhet të jetë i mundur kontrolli i makinerive ndihmëse, thelbësore për lëvizjen dhe sigurinë e anijes, pranë ose pranë makinerisë në fjalë;

.7 Dizajni i sistemit të telekomandës duhet të jetë i tillë që në rast të dështimit të tij të jepet një alarm. Shpejtësia e paracaktuar dhe drejtimi i shtytjes së helikave duhet të ruhen derisa kontrolli lokal të jetë në funksion;

.8 treguesit do të vendosen në urën e lundrimit, dhomën kryesore të kontrollit të makinerive dhe në platformën e manovrimit për:

.8.1 Shpejtësia e helikës dhe drejtimi i rrotullimit në rastin e helikave me hap të caktuar, dhe

.8.2 shpejtësia e helikës dhe pozicioni i hapit në rastin e helikëve me hap të kontrollueshëm;

.9 duhet të sigurohet një alarm në urën e komandimit dhe në hapësirën e makinerisë për të treguar presionin e ulët të ajrit të nisjes, i cili do të vendoset në një nivel që të lejojë funksionimin e mëtejshëm të fillimit të motorit kryesor. Nëse sistemi i telekomandës së makinerive shtytëse është projektuar për nisje automatike, numri i përpjekjeve automatike të njëpasnjëshme që nuk arrijnë të prodhojnë një nisje duhet të kufizohet në mënyrë që të ruhet presioni i mjaftueshëm i ajrit fillestar për nisjen në nivel lokal.

10. Sistemet e automatizimit duhet të projektohen në një mënyrë që të sigurojë që paralajmërimi i pragut për ngadalësimin ose mbylljen e afërt ose të afërt të sistemit shtytës t'i jepet në kohë oficerit përgjegjës të orës së lundrimit për të vlerësuar rrethanat e lundrimit në rast emergjence. Në veçanti, sistemet duhet të kontrollojnë, monitorojnë, raportojnë, sinjalizojnë dhe marrin masa sigurie për të ngadalësuar ose ndaluar shtytjen, ndërkohë që i japin oficerit përgjegjës për orën e lundrimit një mundësi për të ndërhyrë manualisht, me përjashtim të atyre rasteve kur ndërhyrja manuale do të rezultojë në total. dështimi i motorit dhe/ose i pajisjeve shtytëse brenda një kohe të shkurtër, për shembull në rastin e shpejtësisë së tepërt.

3. Kur lëvizja kryesore dhe makineritë përkatëse, duke përfshirë burimet e furnizimit kryesor me energji elektrike, janë të pajisura me shkallë të ndryshme të kontrollit automatik dhe në distancë dhe janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme manuale nga një dhomë kontrolli, aranzhimet dhe kontrollet duhet të projektohen, pajisen dhe instalohen në këtë mënyrë. se operimi i makinerive do të jetë po aq i sigurt dhe efektiv sikur të ishte nën mbikëqyrje të drejtpërdrejtë; për këtë qëllim Rregulloret nga II-1/E/46 deri në II-1/E/50 do të zbatohen sipas rastit. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet mbrojtjes së këtyre hapësirave nga zjarri dhe përmbytjet.

4. Në përgjithësi, sistemet automatike të nisjes, funksionimit dhe kontrollit duhet të përfshijnë dispozita për tejkalimin manual të kontrolleve automatike. Dështimi i ndonjë pjese të sistemeve të tilla nuk do të pengojë përdorimin e anulimit manual.

100. Duhet të sigurohen mjete për ndalimin e makinerive shtytëse dhe helikës në raste emergjente nga pozicionet përkatëse jashtë dhomës së motorit/dhomës së kontrollit të motorit, p.sh. kuvertë e hapur ose kabina e rrotave.

Rregullorja II-1/C/33: Sistemet e tubave me avull

1. Çdo tub avulli dhe çdo pajisje e lidhur me të nëpër të cilën mund të kalojë avulli duhet të projektohet, ndërtohet dhe instalohet në mënyrë që t'i rezistojë streseve maksimale të punës të cilave mund t'i nënshtrohet.

2. Duhet të sigurohen mjete për kullimin e çdo gypi me avull në të cilin përndryshe mund të ndodhë veprimi i rrezikshëm i çekiçit të ujit.

3. Nëse një tub avulli ose pajisje mund të marrë avull nga çdo burim me një presion më të lartë se ai për të cilin është projektuar, duhet të vendoset një valvul reduktues i përshtatshëm, valvula e lehtësimit dhe matës presioni.

Rregullorja II-1/C/34: Sistemet e presionit të ajrit

1. Duhet të sigurohen mjete për parandalimin e mbipresionit në çdo pjesë të sistemeve të ajrit të kompresuar dhe kudo ku xhaketat e ujit ose veshjet e kompresorëve dhe ftohësve të ajrit mund t'i nënshtrohen mbipresionit të rrezikshëm për shkak të rrjedhjes në to nga pjesët e presionit të ajrit. Për të gjitha sistemet duhet të sigurohen rregullime të përshtatshme për lehtësimin e presionit.

2. Rregullimet kryesore të ajrit të nisjes për motorët kryesorë me djegie të brendshme duhet të mbrohen në mënyrë adekuate kundër efekteve të ndezjes së kundërt dhe shpërthimit të brendshëm në tubacionet e ajrit të nisjes.

3. Të gjithë tubat e shkarkimit nga kompresorët e ajrit të ndezjes duhet të çojnë direkt në marrësit e ajrit të nisjes dhe të gjithë tubat e nisjes nga marrësit e ajrit te motorët kryesorë dhe ndihmës duhet të jenë tërësisht të ndara nga sistemi i tubit të shkarkimit të kompresorit.

4. Duhet të merren masa për të reduktuar në minimum hyrjen e vajit në sistemet e presionit të ajrit dhe për të kulluar këto sisteme

Rregullorja II-1/C/35: Sistemet e ventilimit në hapësirat e makinerive

Hapësirat e makinerive të kategorisë A duhet të ajrosen në mënyrë adekuate në mënyrë që të sigurohet që kur makineritë ose kaldaja në to funksionojnë me fuqi të plotë në të gjitha kushtet atmosferike, përfshirë motin e rëndë, të ruhet një furnizim adekuat me ajër në hapësirat për sigurinë dhe komoditetin e personelit dhe funksionimin e makinerive.

Rregullorja II-1/C/35-1: Rregullimi i pompimit të bilxheve

2.1. Duhet të sigurohet një sistem efikas i pompimit të bilxheve, i aftë për të pompuar dhe për të kulluar çdo ndarje të papërshkueshme nga uji, përveç një hapësire të caktuar përgjithmonë për transportin e ujit të ëmbël, ujit të ballasteve, karburantit të naftës ose ngarkesës së lëngshme dhe për të cilën sigurohen mjete të tjera efikase pompimi, në të gjitha kushtet praktike. Duhet të sigurohen mjete efikase për kullimin e ujit nga rezervat e izoluara.

2.2. Pompat sanitare, të ballasteve dhe të shërbimit të përgjithshëm mund të pranohen si pompa të pavarura me energji elektrike nëse janë të pajisura me lidhjet e nevojshme me sistemin e pompimit të kullimit.
2.3. Të gjithë tubacionet e grumbullimit të përdorur në ose nën rezervuarët e magazinimit të karburantit ose në hapësirat e kaldajave ose makinerive, duke përfshirë hapësirat në të cilat ndodhen rezervuarët e depozitimit të naftës ose njësitë e pompimit të karburantit të naftës, duhet të jenë prej çeliku ose material tjetër të përshtatshëm.

2.4. Rregullimi i sistemit të pompimit të ballasteve duhet të jetë i tillë që të parandalojë mundësinë e kalimit të ujit nga deti dhe nga hapësirat e ballasteve të ujit në hapësirat e ngarkesave dhe makinerive, ose nga një ndarje në tjetrën. Duhet të sigurohet masa për të parandaluar që çdo rezervuar i thellë të mos ketë lidhje apo komunikim me ballastet kur përmban ngarkesë, ose të shkarkohet përmes një pompe grumbullimi kur ka ballaste.

2.5. Të gjitha kutitë e shpërndarjes dhe valvulat e operuara me dorë në lidhje me aranzhimet e pompimit të bilxheve duhet të jenë në pozicione të aksesueshme në rrethana të zakonshme.

2.6. Duhet të sigurohet kullimi i hapësirave të mbyllura të ngarkesave të vendosura në kuvertën kryesore.

2.6.1. Kur lartësia e mbulimit deri në nivelin e kuvertës është e tillë që skaji i saj është i përmbytur kur anija anohet më shumë se 5°, drenazhimi duhet të bëhet përmes një numri të mjaftueshëm burrnelash me madhësi të përshtatshme që zbrazin ujin direkt në det, të instaluara në përputhje me kërkesat e Rregullores II-1/B-2/15 të Seksionit 1 ose Rregullorës 15 të SOLAS II-1, sipas rastit.

2.6.2. Kur lartësia e mbulimit është e tillë që skaji i kuvertës është i përmbytur kur anija anohet 5° ose më pak, drenazhimi i hapësirave të ngarkesave të mbyllura në kuvertë duhet të çojë në një hapësirë të përshtatshme, ose hapësira, me kapacitet të mjaftueshëm, që ka alarm të lartë nivelit të ujit dhe është e pajisur me marrëveshje të përshtatshme për shkarkimin e ujit në det. Gjithashtu, do të sigurohet që:

.1 numri, madhësia dhe disponimiburrnelave janë të tilla që të parandalojnë grumbullimin e paarsyeshëm të ujit të lirë;

.2 mekanizmat e pompimit të kërkuara nga kjo Rregullore II-1/C/35-1 marrin parasysh kërkesat për çdo sistem shuarjeje zjarri me ujë me presion fiks;

3. Uji i ndotur me benzinë ose substanca të tjera të rrezikshme nuk derdhet në hapësirat e makinerive ose në hapësira të tjera ku mund të jenë të pranishme burime ndezjeje; dhe

.4 ku hapësira e mbyllur e ngarkesave mbrohet nga një sistem shuarjeje zjarri me dioksid karboni, burrnelat e kuvertës janë të pajisura me mjete për të parandaluar ikjen e gazit mbytës.

2.6.3. Dispozitat për kullimin e hapësirave të mbyllura të ngarkesave ro-ro dhe hapësirave të kategorisë së veçantë duhet të jenë gjithashtu në përputhje me nënparagrafët 6.1.4 dhe 6.1.5 të Rregullores II-2/G/20. 2.6.3a Kur janë të pajisura me instalime spërkatës dhe hidrantë, sallonet e pasagjerëve dhe ekuipazhit duhet të kenë një numër të mjaftueshëm burrnelash, të mjaftueshëm për të përballuar sasinë e ujit që vjen nga shuarja e zjarrit nga kokat e spërkatësve me ujë të dhomës dhe nga dy shllanga zjarrfikëse në kutitë e tyre. Grupet duhet të vendosen në pozicionet më efektive, p.sh. në çdo cep.

3.1. Sistemi i pompimit të bilxheve të kërkuar nga paragrafi 2.1 duhet të jetë i aftë të funksionojë në të gjitha kushtet praktike pas një aksidenti, pavarësisht nëse anija është drejt apo e anuar. Për këtë qëllim, vendet e thithjes duhet të vendosen përgjithësisht, përveç në ndarje të ngushta në fund të anijes, ku një thithje mund të jetë e mjaftueshme. Në ndarje të formës së pazakontë, mund të kërkohen thithje shtesë. Duhet të bëhen rregullime ku uji në ndarje mund të gjejë rrugën e tij drejt tubave thithës.

3.2. Të paktën tre pompa fuqie duhet të vendosen të lidhura me rrjetin e tubit, njëra prej të cilave mund të drejtohet nga makineria shtytëse. Kur numri i pompës së grumbullimit është 30 ose më shumë, duhet të sigurohet një pompë shtesë e pavarur e fuqisë.

Numri i pompës së grumbullimit do të llogaritet si më poshtë:

kur P1 është më i madh se P:	Numri i pompës së birrës = 72 [$\frac{M+2P1}{V+P-P1}$]
në raste të tjera: ku:	Numri i pompës së birrës = 72 [$\frac{M+2P}{V}$]

L = gjatësia e anijes (metra), siç përcaktohet në SOLAS II-1/2;

M = vëllimi i hapësirës së makinerisë (metra kub), siç përkufizohet në SOLAS II-1/2, që është nën kuvertën e kufirit; me shtimin e vëllimit të çdo bunkeri të përhershëm të karburantit të naftës që mund të vendoset mbi pjesën e poshtme të brendshme dhe përpara, ose prapa, hapësirës së makinerisë;

P = i gjithë vëllimi i hapësirave të pasagjerëve dhe ekuipazhit nën kuvertën e kufirit (metra kub), të cilat ofrohen për akomodimin dhe përdorimin e pasagjerëve dhe ekuipazhit, duke përjashtuar bagazhet, dhomat e magazinimit dhe ofrimit;

V = i gjithë vëllimi i anijes nën kuvertën e kufirit (metra kub);

P1 = KN,

ku:

N = numri i pasagjerëve për të cilët anija do të certifikohet; dhe

K = 0,056L

Megjithatë, kur vlera e KN është më e madhe se shuma e P dhe e gjithë vëllimit të hapësirave aktuale të pasagjerëve mbi kuvertën e kufirit, shifra që duhet marrë si P1 është ajo shumë ose dy të tretat KN, cilado qoftë më e madhe.

3.3. Aty ku është e mundur, pompat elektrike të bilxheve duhet të vendosen në ndarje të veçanta të papërshkueshme nga uji dhe të rregullohen ose vendosen në mënyrë që këto ndarje të mos përmbyten nga i njëjti dëm. Nëse makineritë kryesore të shtytjes, makineritë ndihmëse dhe kaldaja janë në dy ose më shumë ndarje të papërshkueshme nga uji, pompat e disponueshme për shërbimin e derdhjes do të shpërndahen sa më shumë që të jetë e mundur nëpër këto ndarje.

3.4. Në një anije me gjatësi L 91,5 m e lart ose që ka një numër të pompës së grumbullimit, të llogaritur në përputhje me paragrafin 3.2, prej 30 ose më shumë, rregullimet duhet të jenë të tilla

që të paktën një pompë e fuqisë së grumbullimit duhet të jetë e disponueshme për përdorim në të gjitha përmbytjet kushtet që kërkohet të përballojë anija dhe, për anijet e projektuara në përputhje me Kapitullin II-I të SOLAS, pjesët B deri B-4, të ndryshuara, në të gjitha kushtet e përmbytjeve që rrjedhin nga marrja në konsideratë e dëmeve të vogla siç specifikohet në SOLAS Kapitulli II-1 Rregullorja 8 si më poshtë:

.1 një nga pompat e kërkuara të grumbullimit duhet të jetë një pompë emergjente e një lloji të besueshëm zhytëse që ka një burim energjie të vendosur mbi kuvertën e pjesëve të murit; ose

.2 pompat e grumbullimit dhe burimet e tyre të fuqisë duhet të shpërndahen në mënyrë të tillë në të gjithë gjatësinë e anijes sa të jetë në dispozicion të paktën një pompë në një ndarje të padëmtuar.

3.5. Me përjashtim të pompave shtesë që mund të sigurohen vetëm për ndarjet e pikut, secila pompë e kërkuar e grumbullimit duhet të organizohet në mënyrë që të nxjerrë ujë nga çdo hapësirë që kërkohet të drenohet sipas paragrafit 2.1.

3.6. Çdo pompë e fuqisë së kullimit duhet të jetë e aftë të pompojë ujin përmes tubit të kërkuar kryesor të grumbullimit me një shpejtësi jo më të vogël se 2 m/sek. Pompat e pavarura të grumbullimit me energji elektrike të vendosura në hapësirat e makinerive duhet të kenë thithje të drejtpërdrejta nga këto hapësira, përveçse jo më shumë se dy thithje të tilla do të kërkohen në çdo hapësirë. Kur sigurohen dy ose më shumë thithje të tilla, duhet të ketë të paktën një në secilën anë të anijes. Thithjet e drejtpërdrejta duhet të organizohen në mënyrë të përshtatshme dhe ato në një hapësirë makinerie duhet të kenë një diametër jo më të vogël se ai i kërkuar për tubin e grumbullimit.

3.7.1. Përveç thithjes ose thithjeve të drejtpërdrejta të grumbullit të kërkuar nga paragrafi 3.6, një thithje direkte e urgjencës e grumbullit të pajisur me një valvul pa kthim do të drejtohet nga pompa më e madhe e disponueshme e pavarur e drejtuar nga fuqia në nivelin e kullimit të hapësirës së makinerisë; thithja duhet të ketë të njëjtin diametër me hyrjen kryesore në pompat e përdorura.

3.7.3. Boshtet e hyrjes së detit dhe valvulave të thithjes direkte duhet të shtrihen shumë mbi platformën e dhomës së motorit.

3.8. Të gjithë tubacionet e thithjes së bishtit deri në lidhjen me pompat duhet të jenë të pavarura nga tubacionet e tjera.

3.9. Diametri 'd' i tubave të thithjes kryesore dhe të degëzimit do të llogaritet sipas formulave të mëposhtme. Megjithatë, diametri aktual i brendshëm mund të rrumbullakoset në madhësinë më të afërt standarde të pranueshme për Drejtorinë e Përgjithshme Detare:

Tubi kryesor i thithjes së bishtit:

$$d = 25 + 1.68\sqrt{(L\,(B + D))}$$

degëzohen tubacionet e thithjes së bishtit midis kutive të grumbullimit dhe thithjeve:

$$d = 25 + 2.15\sqrt{(L_1(B + D))}$$

ku:

d i referohet diametrit të brendshëm në milimetra ,

L dhe B janë gjatësia dhe gjerësia e anijes (metra),

L1 është gjatësia e ndarjes, dhe

D është thellësia e formuar e anijes në kuvertën e kufirit (metra) me kusht që, në një anije që ka një hapësirë të mbyllur ngarkese në kuvertën e kufirit, e cila është e drenazhuar brenda në përputhje me kërkesat e paragrafit 2.6.2 dhe e cila shtrihet për të gjithë gjatësinë të anijes, D do të matet në kuvertën e ardhshme mbi kuvertën e pjesës mbrojtëse. Aty ku hapësirat e mbyllura të ngarkesave mbulojnë një gjatësi më të vogël, D do të merret si thellësi e formuar në kuvertën e pjesës së murit plus lh /L ku l dhe h janë gjatësia dhe lartësia totale përkatësisht e hapësirave të mbyllura të ngarkesave.

3.10. Duhet të sigurohet masa për të parandaluar përmbytjen e ndarjes së shërbyer nga çdo tub thithës i kullimit në rast se tubi pritet ose dëmtohet ndryshe nga përplasja ose tokëzimi në ndonjë ndarje tjetër. Për këtë qëllim, kur tubi është në çdo pjesë të vendosur më afër anës së anijes se sa një e pesta e gjerësisë së anijes (e matur në kënde të drejta me vijën qendrore në nivelin e linjës më të thellë të ngarkesës së nënndarjes), ose është në keel kanali, një valvul moskthimi duhet të vendoset në tub në ndarjen që përmban skajin e hapur. Për anijet e projektuara në përputhje me Kapitullin II-I të SOLAS, pjesët B deri B-4, të ndryshuara, linja e ngarkesës më të thellë të nënndarjes do të merret si tërheqja më e thellë e nënndarjes.

3.11. Kutitë e shpërndarjes, kokat dhe valvulat në lidhje me sistemin e pompimit të kullimit duhet

të vendosen në mënyrë të tillë që, në rast përmbytjeje, një nga pompat e kullimit të mund të funksionojë në çdo ndarje; Përveç kësaj, dëmtimi i një pompe ose i tubit të saj që lidhet me pjesën e jashtme të kanalit kryesor të një linje të tërhequr në një të pestën e gjerësisë së anijes, nuk do të nxjerrë jashtë funksionit sistemin e grumbullimit. Nëse ka vetëm një sistem tubash të përbashkët për të gjitha pompat, valvulat e nevojshme për kontrollimin e thithjeve të gypave duhet të jenë të afta të funksionojnë nga sipër kuvertës së pjesëve mbrojtëse. Aty ku, përveç sistemit kryesor të pompimit të derrave, sigurohet një sistem pompimi emergjent të derrave, ai duhet të jetë i pavarur nga sistemi kryesor dhe i rregulluar në mënyrë të tillë që një pompë të jetë në gjendje të funksionojë në çdo ndarje në kushte përmbytjeje, siç specifikohet në paragrafin 3.1; në rastin kur vetëm valvulat e nevojshme për funksionimin e sistemit të urgjencës duhet të jenë në gjendje të operohen nga sipër kuvertës së kufirit.

3.12. Të gjithë karinat dhe valvulat e përmendura në paragrafin 3.11, të cilat mund të operohen nga sipër kuvertës së ballit duhet të kenë kontrollet e tyre në vendin e tyre të funksionimit të shënuar qartë dhe duhet të pajisen me mjete për të treguar nëse ato janë të hapura apo të mbyllura.

Rregullorja II-1/C/37: Komunikimi ndërmjet urës së lundrimit dhe hapësirës së makinerive

Të paktën dy mjete të pavarura komunikimi do të sigurohen për urdhrat e komunikimit nga ura e komandimit në pozicionin në hapësirën e makinerisë ose në dhomën e kontrollit nga ku normalisht kontrollohet shpejtësia dhe drejtimi i shtytjes së helikave: njëra prej tyre duhet të jetë një telegrafi i dhomës së motorit i cili ofron tregues vizual të urdhrave dhe përgjigjeve si në hapësirën e makinerisë ashtu edhe në urën e lundrimit. Mjetet e duhura të komunikimit duhet të sigurohen nga ura e komandimit dhe dhoma e motorit në çdo pozicion tjetër nga i cili mund të kontrollohet shpejtësia ose drejtimi i shtytjes së helikave.

Rregullorja II-1/C/38: Alarmi i inxhinierëve

Një alarm inxhinieri duhet të sigurohet për t'u përdorur nga dhoma e kontrollit të motorit ose në një platformë manovrimi sipas rastit, dhe duhet të dëgjohet qartë në akomodimin e inxhinierëve dhe/ose urën e komandimit sipas rastit.

Rregullorja II-1/C/39: Vendndodhja e instalimeve emergjente

Burimet emergjente të energjisë elektrike, pompat e zjarrit, pompat e grumbullimit, përveç atyre që shërbejnë në mënyrë specifike në hapësirat përpara pjesës së përplasjes, dhe sistemi fiks i shuarjes së zjarrit të kërkuar nga Kapitulli II-2 dhe instalime të tjera emergjente që janë thelbësore për sigurinë e anijes, përveç xhamat e erës ankoruese, nuk duhet të instalohen përpara kufirit të përplasjes.

PJESA D
INSTALIMET ELEKTRIKE

Rregullorja II-1/D/40: Të përgjithshme

1. Instalimet elektrike duhet të jenë të tilla që:

.1 të gjitha shërbimet ndihmëse elektrike të nevojshme për mirëmbajtjen e anijes në kushte normale funksionale dhe të banueshme do të sigurohen pa iu drejtuar burimit emergjent të energjisë elektrike;

2. Shërbimet elektrike thelbësore për sigurinë do të sigurohen në kushte të ndryshme emergjente; dhe

.3 do të sigurohet siguria e pasagjerëve, ekuipazhit dhe anijes nga rreziqet elektrike.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare merr masat e duhura për të siguruar uniformitetin e zbatimit dhe zbatimit të dispozitës së kësaj pjese në lidhje me instalimet elektrike [2](1).

Rregullorja II-1/D/41: Burimi kryesor i energjisë elektrike dhe ndriçimit

1. Anijet e klasit C dhe D në të cilat fuqia elektrike është e vetmja fuqi për mirëmbajtjen e shërbimeve ndihmëse thelbësore për sigurinë e anijes, dhe anijet e klasës B në të cilat fuqia elektrike është e vetmja fuqi për mirëmbajtjen e shërbimeve ndihmëse thelbësore për sigurinë dhe shtytjen e anijes, do të pajisen me dy ose më shumë grupe gjeneruese kryesore të një fuqie të tillë që shërbimet e sipërpërmendura të mund të operohen kur ndonjë prej tyre është jashtë shërbimit.

2.1. Një sistem kryesor ndriçimi elektrik i cili duhet të sigurojë ndriçim në të gjithë ato pjesë të anijes që normalisht janë të aksesueshme dhe të përdorura nga pasagjerët ose ekuipazhi duhet të furnizohet nga burimi kryesor i energjisë elektrike.

2.2. Rregullimi i sistemit kryesor të ndriçimit elektrik duhet të jetë i tillë që një zjarr ose një viktimë tjetër në hapësirat që përmbajnë burimin kryesor të energjisë elektrike, pajisjet përkatëse transformuese, nëse ka, centrali kryesor dhe centrali kryesor i ndriçimit nuk do të bëjnë që sistemi i ndriçimit emergjent të kërkohet. nga Rregullorja II-1/D/42 jofunksionale.

2.3. Rregullimi i sistemit të ndriçimit elektrik të urgjencës duhet të jetë i tillë që një zjarr ose një

---

[2] Referenca i bëhet rekomandimeve të publikuara nga Komisioni Ndërkombëtar Elektroteknik dhe, në veçanti, seria 60092 — Instalimet elektrike në anije.

viktimë tjetër në hapësirat që përmbajnë burimin emergjent të energjisë elektrike, pajisjet shoqëruese të transformimit, nëse ka, centrali emergjent dhe centrali i ndriçimit emergjent nuk do të shkaktojnë sistemin kryesor të ndriçimit elektrik. të kërkuara nga kjo Rregullore II-1/D/41 jofunksionale.

3. Centrali kryesor duhet të vendoset në atë mënyrë në lidhje me një stacion kryesor gjenerues që, për aq sa është e mundur, integriteti i furnizimit normal elektrik mund të ndikohet vetëm nga një zjarr ose ndonjë viktimë tjetër në hapësirën ku është vendosur gjeneratori dhe centrali. janë instaluar.

6. Ndriçimi plotësues duhet të sigurohet në të gjitha kabinat për të treguar qartë daljen në mënyrë që pasagjerët të mund të gjejnë rrugën e tyre drejt derës. Një ndriçim i tillë, i cili mund të lidhet me një burim energjie emergjence ose të ketë një burim të pavarur të energjisë elektrike në secilën kabinë, duhet të ndizet automatikisht kur humbet energjia në ndriçimin normal të kabinës dhe të qëndrojë i ndezur për një minimum prej 30 minutash.

Rregullorja II-1/D/42: Burimi emergjent i energjisë elektrike

1. Çdo anije duhet të pajiset me një burim të pavarur emergjence të energjisë elektrike me central emergjent të vendosur mbi kuvertën e kufirit, në një hapësirë lehtësisht të aksesueshme e cila nuk duhet të jetë ngjitur me kufijtë e hapësirave të makinerive të kategorisë A ose të atyre hapësirave që përmbajnë burimi kryesor i energjisë elektrike ose centrali kryesor.

1a Kërkesa në paragrafin 1 nuk kërkohet me kusht që anijet të jenë të projektuara me dy hapësira makinerie plotësisht të tepërta, të ndara nga të paktën një ndarje e papërshkueshme nga uji dhe e sigurt nga zjarri dhe dy ballkone ose një ndërtim alternativ që jep të njëjtin nivel sigurie, dhe se ka të paktën një gjenerator me një central të lidhur, etj. në çdo hapësirë makinerie.

2. Burimi emergjent i energjisë i kërkuar nga paragrafi 1 do të:

.1 të jetë në gjendje të operojë në përgjithësi për një periudhë prej:

12 orë për anijet e klasit B
6 orë për anijet e klasit C
3 orë për anijet e klasit D;

.2 në veçanti, të jetë në gjendje të operojë njëkohësisht konsumatorët siç identifikohen brenda shërbimeve të mëposhtme, siç kërkohet për klasën e anijeve për kohën e treguar më sipër:

(a) një pompë e pavarur e fuqisë së grumbullimit dhe një nga pompat e zjarrit;

(b) ndriçimi emergjent:

1. në çdo stacion montimi ose hipjeje dhe mbi anët siç parashikohet në Rregulloren III/5, paragrafi 3;

2. në të gjitha rrugicat, shkallët dhe daljet që japin akses në stacionet e grumbullimit ose të hipjes;

3. në hapësirat e makinerive dhe në vendin ku ndodhet gjeneratori i emergjencës;

4. në stacionet e kontrollit ku janë vendosur radio dhe pajisjet kryesore të lundrimit;

5. siç kërkohet në Rregulloren II-2/D/13, nënparagrafi 3.2.5.1;

6. në të gjitha pozicionet e depozitimit të veshjeve të zjarrfikësve;

7. në një pompë të pavarur të rrymës dhe një nga pompat e zjarrit, të përmendura në nënparagrafin (a) dhe në pozicionin fillestar të motorëve të tyre;

(c) dritat e lundrimit të anijes;

(d) 1. të gjitha pajisjet e komunikimit,
2. Sistemi i përgjithshëm i alarmit,

3. sistemin e zbulimit të zjarrit dhe

4. të gjitha sinjalet që mund të kërkohen në rast emergjence, nëse ato operohen me energji elektrike nga grupet kryesore gjeneruese të anijes;

(e) pompën spërkatës të anijes, nëse ka dhe nëse funksionon me energji elektrike; dhe

sinjalizuese e ditës së anijes , nëse operohet nga burimi kryesor i energjisë elektrike të anijes;

.3 të jetë në gjendje të përdorë, për një periudhë gjysmë ore, dyert e papërshkueshme nga uji që funksionojnë me energji elektrike së bashku me qarqet përkatëse të kontrollit, treguesve dhe alarmit.

3. Burimi emergjent i energjisë elektrike mund të jetë ose një bateri akumulatore e aftë për të

përmbushur kërkesat e paragrafit 2, pa u rimbushur ose pa pësuar rënie të tepruar të tensionit, ose një gjenerator, i aftë për të përmbushur kërkesat e paragrafit 2, i drejtuar nga lloji i makinerive me djegie të brendshme me furnizim të pavarur karburanti me një pikë ndezjeje jo më pak se 43 °C, me rregullime automatike të ndezjes dhe të pajisura me një burimi kalimtar i energjisë elektrike emergjente sipas paragrafit 4.

3.4. Kur energjia elektrike është e nevojshme për të rivendosur shtytjen, kapaciteti duhet të jetë i mjaftueshëm për të rikthyer shtytjen në anije në lidhje me makineri të tjera, sipas rastit, nga gjendja e anijes së vdekur brenda 30 minutave. pas errësirës.

4. Burimi kalimtar i energjisë elektrike emergjente të kërkuar nga paragrafi 3 do të përbëhet nga një bateri akumulatore e vendosur në mënyrë të përshtatshme për përdorim në raste emergjence, e cila do të funksionojë pa u rimbushur ose pa pësuar një rënie të tepruar të tensionit për gjysmë ore:

(a) shërbimet e kërkuara nga paragrafi 2.2(b) dhe 2.2(c) i kësaj Rregulloreje II-1/D/42;

(b) dyert e papërshkueshme nga uji, siç kërkohet nga nënparagrafët 7.2 dhe 7.3 të Rregullores II-1/B/13 të Seksionit 1 ose nga Rregullorja 13.7.3.3 e SOLAS II-1, sipas rastit, por jo domosdoshmërisht të gjitha njëkohësisht , përveç nëse sigurohet një burim i pavarur i përkohshëm i energjisë së ruajtur; dhe

(c) qarqet e kontrollit, treguesit dhe alarmit siç kërkohet nga nënparagrafi 7.2 i Rregullores II-1/B-2/13 të Seksionit 1 ose nga Rregullorja 13.7.2 e SOLAS II-1, sipas rastit.

5.1. Centrali i urgjencës duhet të vendoset sa më afër që të jetë e mundur me burimin e emergjencës të energjisë

6. Burimi i emergjencës i energjisë elektrike duhet të jetë i rregulluar në mënyrë që të funksionojë me efikasitet kur anija është e shënuar në 22,5° dhe kur prerja e anijes është 10° nga një keel i barabartë. Kompleti(et) e gjeneratorëve të urgjencës duhet të jenë në gjendje të ndizen automatikisht në çdo gjendje të ftohtë që mund të haset.

Rregullorja II-1/D/42-1: Ndriçim suplementar emergjent për anijet ro-ro

Përveç ndriçimit emergjent të kërkuar në Rregulloren II-1/D/42, nënparagrafi 2.2(b), në çdo anije me hapësira mallrash ro-ro ose hapësira të kategorive të veçanta:

.1 të gjitha hapësirat publike të pasagjerëve dhe rrugicat duhet të pajisen me ndriçim elektrik plotësues që mund të funksionojë për të paktën tre orë kur të gjitha burimet e tjera të energjisë elektrike kanë dështuar dhe në çdo kusht të thembra. Ndriçimi i ofruar duhet të jetë i tillë që afrimi me mjetet e arratisjes të mund të shihet lehtësisht. Burimi i energjisë për ndriçimin plotësues do të

përbëhet nga bateritë akumulatore të vendosura brenda njësive të ndriçimit, të cilat ngarkohen vazhdimisht, aty ku është e mundur, nga centrali i emergjencës. Përndryshe, çdo mjet tjetër ndriçimi që është të paktën po aq efektiv mund të pranohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Ndriçimi plotësues duhet të jetë i tillë që çdo dështim i llambës të jetë menjëherë i dukshëm. Çdo bateri akumulatori e ofruar duhet të zëvendësohet në intervale në lidhje me jetëgjatësinë specifike të shërbimit në kushtet e ambientit që ato i nënshtrohen në shërbim; dhe .

2. Një llambë e lëvizshme e rikarikueshme me bateri duhet të sigurohet në çdo rrugicë të hapësirës së ekuipazhit, hapësirë rekreative dhe çdo hapësirë pune që zakonisht është e zënë, përveç rasteve kur sigurohet ndriçim shtesë emergjent, siç kërkohet në paragrafin 1.

Rregullorja II-1/D/44: Marrëveshjet fillestare për kompletet e gjenerimit të emergjencës

1. Kompletet e gjenerimit të emergjencës duhet të jenë në gjendje të ndizen menjëherë në gjendjen e tyre të ftohtë në një temperaturë prej 0 °C. Nëse kjo është e pamundur, ose nëse ka gjasa të hasen temperatura më të ulëta, do të bëhet një dispozitë e pranueshme për Drejtorinë e Përgjithshme Detare për mirëmbajtjen e sistemeve të ngrohjes, për të siguruar fillimin e gatshëm të kompleteve gjeneruese.

2. Burimi i energjisë së depozituar duhet të mbrohet për të përjashtuar shterimin kritik nga sistemi automatik i nisjes, përveç rastit kur sigurohet një mjet i dytë i pavarur ndezjeje. Për më tepër, një burim i dytë energjie do të sigurohet për tre nisje të tjera brenda 30 minutave, përveç rasteve kur nisja manuale mund të demonstrohet të jetë efektive.

3. Energjia e ruajtur duhet të ruhet gjatë gjithë kohës, si më poshtë:

.1 Sistemet e nisjes elektrike dhe hidraulike duhet të mirëmbahen nga centrali emergjent;

.2 Sistemet e nisjes së ajrit të kompresuar mund të mirëmbahen nga marrësit kryesorë ose ndihmës të ajrit të kompresuar nëpërmjet një valvule të përshtatshme kundërkthimi ose nga një kompresor ajri emergjent, i cili, nëse drejtohet elektrikisht, furnizohet nga centrali emergjent;

.3 të gjitha këto pajisje të nisjes, karikimit dhe ruajtjes së energjisë duhet të vendosen në hapësirën e gjeneratorit të emergjencës; këto pajisje nuk duhet të përdoren për asnjë qëllim tjetër përveç funksionimit të grupit gjenerues të urgjencës. Kjo nuk përjashton furnizimin e marrësit të ajrit të grupit gjenerues të urgjencës nga sistemi kryesor ose ndihmës i ajrit të kompresuar përmes valvulës së kthimit të vendosur në hapësirën e gjeneratorit të emergjencës.

4.1. Aty ku nuk kërkohet ndezja automatike, nisja manuale është e lejueshme, si p.sh. fiksimi manual, motorët inercialë, akumulatorët hidraulikë të ngarkuar me dorë ose fishekët e mbushjes

me pluhur, ku mund të demonstrohen si efektive.

4.2. Kur nisja manuale nuk është praktike, kërkesat e paragrafëve 2 dhe 3 duhet të respektohen me përjashtim të rastit që nisja mund të inicohet manualisht.

Rregullorja II-1/D/45: Masat paraprake kundër goditjes, zjarrit dhe rreziqeve të tjera me origjinë elektrike

1.1 Pjesët metalike të ekspozuara të makinave ose pajisjeve elektrike, të cilat nuk janë të destinuara të jenë të ndezura, por të cilat në kushtet e defektit mund të bëhen të ndezura, duhet të tokëzohen, përveç rasteve kur makinat ose pajisjet janë:

.1 e furnizuar me një tension jo më të madh se 50 V rrymë direkte ose 50 V, rrënja mesatare katrore, ndërmjet përçuesve; auto-transformatorët nuk duhet të përdoren për qëllimin e arritjes së këtij tensioni; ose

.2 furnizohet me një tension jo më të madh se 250 V nga transformatorët izolues të sigurisë që furnizojnë vetëm një pajisje konsumuese; ose .3 të ndërtuara në përputhje me parimin e izolimit të dyfishtë.

1.3. Të gjitha aparatet elektrike duhet të ndërtohen dhe instalohen në mënyrë të tillë që të mos shkaktojnë lëndime kur trajtohen ose preken në mënyrën normale.

2. Anët dhe pjesa e pasme dhe, kur është e nevojshme, pjesa e përparme e centraleve duhet të jenë të mbrojtura në mënyrë të përshtatshme. Pjesët e ekspozuara të ndezura që kanë tensione në tokë që tejkalojnë tensionin e specifikuar në 1.1 nuk duhet të instalohen në pjesën e përparme të centraleve të tilla. Kur është e nevojshme, dyshekët ose grilat që nuk përçojnë duhet të sigurohen në pjesën e përparme dhe të pasme të centralit.

4.2. Në sistemet e shpërndarjes pa lidhje me tokëzimin, duhet të sigurohet një pajisje e aftë për të monitoruar nivelin e izolimit në tokë dhe për të dhënë një tregues zanor ose vizual të vlerave jonormale të ulëta të izolimit.

5.1. Të gjitha mbështjelljet metalike dhe forca të blinduara të kabllove duhet të jenë elektrike të vazhdueshme dhe të tokëzohen.

5.2. Të gjitha kabllot elektrike dhe instalimet elektrike të jashtme të pajisjeve duhet të jenë të paktën të një lloji të ngadalësimit të flakës dhe duhet të instalohen në mënyrë që të mos dëmtojnë vetitë e tyre origjinale të ngadalësimit të flakës. Kur është e nevojshme për aplikim të veçantë, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë përdorimin e kabllove të tipit të veçantë si kabllot

e radiofrekuencës, të cilat nuk përputhen me sa më sipër.

5.3. Kabllot dhe instalimet elektrike që shërbejnë për energjinë thelbësore ose emergjente, ndriçimin, komunikimet e brendshme ose sinjalet, për aq sa është e mundur, duhet të kalohen nga galerat, lavanderitë, hapësirat e makinerive të kategorisë A dhe kafazet e tyre dhe zona të tjera me rrezik të lartë zjarri. Kablloja për alarmet e emergjencës dhe sistemet e adresave publike të instaluara do të miratohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.808. Kabllot që lidhin pompat e zjarrit me centralin e emergjencës duhet të jenë të një lloji rezistent ndaj zjarrit ku kalojnë nëpër zona me rrezik të lartë zjarri. Aty ku është e mundur, të gjithë kabllot e tillë duhet të qarkullojnë në mënyrë të tillë që të parandalojnë daljen e tyre të pashërueshme nga ngrohja e mbulesave që mund të shkaktohen nga një zjarr në një hapësirë ngjitur.

5.5. Kabllot dhe instalimet elektrike duhet të instalohen dhe të mbështeten në mënyrë të tillë që të shmanget prishja ose dëmtime të tjera.

5.6. Përfundimet dhe nyjet në të gjithë përçuesit duhet të bëhen në mënyrë që të ruajnë vetitë origjinale elektrike, mekanike të ngadalësimit të flakës dhe, kur është e nevojshme, rezistente ndaj zjarrit.

6.1. Çdo qark i veçantë duhet të mbrohet nga qarku i shkurtër dhe nga mbingarkesa, përveçse siç lejohet në Rregulloret II-1/C/29 dhe II-1/C/30.

7. Pajisjet e ndriçimit duhet të rregullohen në mënyrë që të parandalojnë rritjen e temperaturës që mund të dëmtojë kabllot dhe instalimet elektrike dhe të parandalojë që materiali rrethues të nxehet tepër.

9.1. Bateritë e akumulatorit duhet të vendosen në mënyrë të përshtatshme dhe ndarjet e përdorura kryesisht për akomodimin e tyre duhet të jenë të ndërtuara siç duhet dhe të ajrosen në mënyrë efikase.

9.2. Pajisjet elektrike ose pajisje të tjera që mund të përbëjnë një burim ndezjeje të avujve të ndezshëm nuk do të lejohen në këto ndarje.

10. Asnjë pajisje elektrike nuk duhet të instalohet në asnjë hapësirë ku mund të grumbullohen përzierje të ndezshme, p.sh. në ndarjet e caktuara kryesisht për bateritë e akumulatorëve, në dollapët e bojës, depot e acetilenit ose hapësira të ngjashme, me përjashtim të rastit kur Drejtoria e Përgjithshme Detare bindet se pajisje të tilla janë:

.1 thelbësore për qëllime operacionale;

.2 të një lloji që nuk do të ndezë përzierjen në fjalë;

.3 të përshtatshme për hapësirën në fjalë; dhe

.4 të certifikuara siç duhet për përdorim të sigurt në pluhurat, avujt ose gazrat që mund të hasen.

12. Sistemet e shpërndarjes duhet të organizohen në mënyrë që zjarri në çdo zonë kryesore vertikale, siç përcaktohet në Rregulloren II-2/A/3, paragrafi 32, të mos ndërhyjë në shërbimet thelbësore për sigurinë në asnjë zonë tjetër të tillë. Kjo kërkesë do të plotësohet nëse ushqyesit kryesorë dhe të emergjencës që kalojnë nëpër një zonë të tillë janë të ndara vertikalisht dhe horizontalisht aq sa është e mundur.

PJESA E

KËRKESA SHTESË PËR ANIJE PERIODIKALISHT TË KONSTRUKTUARA ME HAPËSIRA PËR MAKINERI TË PAMBIKËQYRA

Rregullorja II-1/E/46: Të përgjithshme

1. Marrëveshjet e parashikuara duhet të jenë të tilla që të garantojnë që siguria e anijes në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin, është e barabartë me atë të një anijeje që ka hapësirat e makinerive të drejtuara.

2. Duhet të merren masa për të siguruar që pajisja funksionon në mënyrë të besueshme dhe se janë marrë masa të kënaqshme për inspektime të rregullta dhe teste rutinë për të siguruar funksionim të vazhdueshëm të besueshëm.

3. Çdo anije duhet të pajiset me dëshmi dokumentare të përshtatshmërisë së saj për të operuar me hapësira makinerish të pambikëqyrura periodikisht.

Rregullorja II-1/E/47: Masat paraprake nga zjarri

1. Duhet të sigurohen mjete për zbulimin dhe dhënien e alarmit në një fazë të hershme në rast zjarri:

.1 në zorrët e furnizimit me ajër të bojlerit dhe shkarkimet (marrëveshjet); dhe

.2 në fshirjen e rripave të ajrit të makinerive shtytëse, përveç rasteve kur konsiderohet se është e panevojshme në një rast të veçantë.

2. Motorët me djegie të brendshme prej 2 250 kW e lart ose që kanë cilindra me vrima më të madhe

se 300 mm duhet të pajisen me detektorë të mjegullës së vajit të karterit ose monitorues të temperaturës së motorit ose pajisje ekuivalente.

Rregullorja II-1/E/48: Mbrojtja nga përmbytjet

1. Puset e grumbullimit në hapësirat e makinerive të pambikëqyrura periodikisht duhet të vendosen dhe monitorohen në mënyrë të tillë që grumbullimi i likuide ve të zbulohet në kënde normale të prerjes dhe thembra, dhe duhet të jenë mjaftueshëm të mëdhenj për të akomoduar lehtësisht kullimin normal gjatë periudhës së pambikëqyrur.

2. Aty ku pompat e grumbullimit mund të ndizen automatikisht, duhet të sigurohen mjete për të treguar kur fluksi i lëngut është më i madh se kapaciteti i pompës ose kur pompa funksionon më shpesh sesa pritej normalisht. Në këto raste, mund të lejohen puse më të vogla për të mbuluar një periudhë të arsyeshme kohore. Aty ku ofrohen pompa grumbullimi të kontrolluara automatikisht, vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet kërkesave për parandalimin e ndotjes nga nafta.

3. Vendndodhja e kontrolleve të çdo valvule që shërben për hyrjen e detit, një shkarkim nën vijën e ujit ose një sistem të injektimit të grumbullit duhet të vendoset në atë mënyrë që të lejojë kohën e duhur për funksionimin në rast të fluksit të ujit në hapësirë, duke pasur parasysh koha që ka të ngjarë të kërkohet për të arritur dhe operuar kontrolle të tilla. Nëse niveli në të cilin hapësira mund të përmbytet me anijen në gjendje të ngarkuar plotësisht e kërkon këtë, do të merren masa për të operuar kontrollet nga një pozicion mbi këtë nivel.

Rregullorja II-1/E/49: Kontrolli i makinerive shtytëse nga ura e lundrimit

1. Në të gjitha kushtet e lundrimit, duke përfshirë manovrimin, shpejtësia, drejtimi i shtytjes dhe, nëse është e aplikueshme, hapi i helikës duhet të jetë plotësisht i kontrollueshëm nga ura e lundrimit.

1.1. Një telekomandë e tillë do të kryhet nga një pajisje kontrolli e veçantë për çdo helikë të pavarur, me kryerjen automatike të të gjitha shërbimeve përkatëse, duke përfshirë, kur është e nevojshme, mjetet për parandalimin e mbingarkesës së makinerisë shtytëse.

1.2. Makineria kryesore e shtytjes duhet të pajiset me një pajisje ndalimi emergjent në urën e lundrimit, e cila do të jetë e pavarur nga sistemi i kontrollit të urës së lundrimit.

2. Urdhrat e makinerive shtytëse nga ura e komandimit duhet të tregohen në dhomën kryesore të kontrollit të makinerive ose në pozicionin e kontrollit të makinerive shtytëse sipas rastit.

3. Kontrolli në distancë i makinerive shtytëse duhet të jetë i mundur vetëm nga një vend në të njëjtën kohë; në vende të tilla lejohen pozicione kontrolli të ndërlidhura. Në çdo vend do të ketë

një tregues që tregon se cili vend është nën kontrollin e makinerive shtytëse. Transferimi i kontrollit midis urës së lundrimit dhe hapësirave të makinerive do të jetë i mundur vetëm në hapësirën kryesore të makinerive ose në dhomën kryesore të kontrollit të makinerive. Sistemi duhet të përfshijë mjete për të parandaluar ndryshimin e ndjeshëm të shtytjes shtytëse gjatë transferimit të kontrollit nga një vend në tjetrin.

4. Duhet të jetë e mundur që të gjitha makineritë thelbësore për funksionimin e sigurt të anijes të kontrollohen nga një pozicion lokal, edhe në rast të dështimit në çdo pjesë të sistemeve të kontrollit automatik ose në distancë .

5. Projektimi i sistemit të kontrollit automatik në distancë duhet të jetë i tillë që në rast të dështimit të tij të jepet alarm. Nëse nuk konsiderohet e pamundur, shpejtësia dhe drejtimi i paravendosur i shtytjes së helikës duhet të ruhen derisa kontrolli lokal të jetë në funksion.

6. Treguesit do të vendosen në urën e komandimit për:

.1 shpejtësia e helikës dhe drejtimi i rrotullimit në rastin e helikave me hapje fikse; ose

.2 shpejtësia e helikës dhe pozicioni i hapit në rastin e helikave me hap të kontrollueshëm.

7. Numri i tentativave automatike të njëpasnjëshme që dështojnë të prodhojnë një nisje duhet të kufizohet për të ruajtur presionin e mjaftueshëm të ajrit të nisjes. Duhet të sigurohet një alarm për të treguar presionin e ulët të ajrit të nisjes, i vendosur në një nivel që lejon akoma fillimin e operimeve të makinerisë shtytëse.

Rregullorja II-1/E/50: Komunikimi

Një mjet i besueshëm i komunikimit vokal duhet të sigurohet ndërmjet dhomës kryesore të kontrollit të makinerive ose pozicionit të kontrollit të makinerive shtytëse sipas rastit, urës së lundrimit dhe akomodimit të oficerëve inxhinierë.

Rregullorja II-1/E/51: Sistemi i alarmit

1. Duhet të sigurohet një sistem alarmi që tregon çdo defekt që kërkon vëmendje dhe duhet:

.1 të jetë në gjendje të lëshojë një alarm zanor në dhomën kryesore të kontrollit të makinerive ose në pozicionin e kontrollit të makinerive shtytëse dhe të tregojë vizualisht çdo funksion të veçantë alarmi në një pozicion të përshtatshëm;

.2 të ketë një lidhje me dhomat publike të inxhinierëve dhe me secilën prej kabinave të

inxhinierëve nëpërmjet një çelësi përzgjedhës, për të siguruar lidhjen me të paktën njërën prej këtyre kabinave. Marrëveshjet alternative mund të lejohen nëse konsiderohen të jenë ekuivalente;

.3 aktivizimi i një alarmi zanor dhe vizual në urën e komandimit për çdo situatë që kërkon veprim ose vëmendje nga oficeri në roje;

.4 për aq sa është e mundur të projektohen mbi parimin e dështimit ndaj sigurisë; dhe

.5 aktivizoni alarmin e inxhinierëve të kërkuar nga Rregullorja II-1/C/38, nëse një funksioni alarmi nuk i është kushtuar vëmendje lokalisht brenda një kohe të kufizuar.

2.1. Sistemi i alarmit duhet të furnizohet vazhdimisht me energji elektrike dhe duhet të ketë një kalim automatik në një furnizim me energji në gatishmëri në rast të humbjes së furnizimit normal me energji elektrike.

2.2. Dështimi i furnizimit normal me energji elektrike të sistemit të alarmit duhet të tregohet me një alarm.

3.1. Sistemi i alarmit duhet të jetë në gjendje të tregojë në të njëjtën kohë më shumë se një defekt dhe pranimi i çdo alarmi nuk duhet të pengojë një alarm tjetër.

3.2. Pranimi në pozicionin e përmendur në paragrafin 1 të çdo kushti alarmi duhet të tregohet në pozicionet ku është treguar. Alarmet duhet të mbahen derisa të pranohen dhe treguesit vizualë të alarmeve individuale do të mbeten derisa të korrigjohet defekti, kur sistemi i alarmit do të rivendoset automatikisht në gjendjen normale të funksionimit.

Rregullorja II-1/E/52: Sistemet e sigurisë

Duhet të sigurohet një sistem sigurie për të siguruar që keqfunksionimi serioz në makineritë ose funksionet e bojlerit, i cili paraqet një rrezik të menjëhershëm, do të inicojë mbylljen automatike të asaj pjese të impiantit dhe se do të jepet një alarm. Mbyllja e sistemit të shtytjes nuk duhet të aktivizohet automatikisht, përveç në rastet që mund të çojnë në dëmtime serioze, prishje të plotë ose shpërthim. Kur vendosen rregullime për tejkalimin e mbylljes së makinerive kryesore shtytëse, ato duhet të jenë të tilla që të parandalojnë funksionimin e paqëllimshëm. Do të sigurohen mjete vizuale për të treguar se kur është aktivizuar tejkalimi. Kontrollet automatike të mbylljes dhe ngadalësimit të sigurisë së makinerive duhet të ndahen nga instalimi i alarmit.

Rregullorja II-1/E/53: Kërkesa të veçanta për makineritë, kaldajat dhe instalimet elektrike

2. Burimi kryesor i energjisë elektrike duhet të jetë në përputhje me sa vijon:

2.1. ku energjia elektrike normalisht mund të furnizohet nga një gjenerator, duhet të sigurohen masa të përshtatshme për uljen e ngarkesës për të garantuar integritetin e furnizimeve për shërbimet e kërkuara për shtytje dhe drejtimin, si dhe sigurinë e anijes. Në rast të humbjes së gjeneratorit në punë, duhet të sigurohet dispozita e duhur për nisjen automatike dhe lidhjen me centralin kryesor të një gjeneratori në pritje me kapacitet të mjaftueshëm për të lejuar lëvizjen dhe drejtimin dhe për të garantuar sigurinë e anijes me rinisjen automatike. të ndihmësve thelbësorë, duke përfshirë, kur është e nevojshme, operacionet vijuese;

2.2. nëse energjia elektrike normalisht furnizohet nga më shumë se një gjenerator njëkohësisht në funksionim paralel, duhet të sigurohet që, për shembull, me ulje të ngarkesës, të sigurohet që, në rast të humbjes së një prej këtyre grupeve gjeneruese, ato të mbetura të mbahen në funksion pa mbingarkesë për të lejuar lëvizjen dhe drejtimin, dhe për të garantuar sigurinë e anijes.

3. Aty ku kërkohen makineri gatishmërie për makineri të tjera ndihmëse thelbësore për shtytje, duhet të sigurohen pajisje automatike të ndërrimit.

4. Sistemi i kontrollit dhe alarmit automatik

4.1. Sistemi i kontrollit duhet të jetë i tillë që shërbimet e nevojshme për funksionimin e makinerive kryesore të shtytjes dhe të pajisjeve ndihmëse të saj të sigurohen nëpërmjet rregullimeve të nevojshme automatike.

4.2. Në kalimin automatik do të jepet një alarm.

4.3. Një sistem alarmi në përputhje me Rregulloren II-1/E/51 duhet të sigurohet për të gjitha presionet, temperaturat dhe nivelet e likuide ve dhe parametrat e tjerë thelbësorë.

4.4. Një pozicion i centralizuar i kontrollit duhet të organizohet me panelet e nevojshme të alarmit dhe instrumentet që tregojnë çdo alarm.

5. Duhet të sigurohen mjete për të mbajtur presionin e ajrit fillestar në nivelin e kërkuar, ku motorët me djegie të brendshme, thelbësore për shtytjen kryesore, ndizen me ajër të kompresuar. Rregullorja II-1/E/54: Vëmendje e veçantë Anijet do të konsiderohen posaçërisht nga Drejtoria e Përgjithshme Detare nëse hapësirat e tyre të makinerive mund të jenë ose jo periodikisht të pambikëqyrura dhe, nëse po, nëse janë të nevojshme kërkesa shtesë ndaj atyre të përcaktuara në rregulloret përkatëse. për të arritur sigurinë ekuivalente me atë të hapësirave të makinerive të frekuentuara normalisht.

PJESA G
Anijet që përdorin Karburante me PIKË TË ULËT NDEZJEJE

Rregullorja II-1/G/57: Kërkesat për anijet që përdorin lëndë djegëse me pikë të ulët ndezjeje

Anijet që përdorin lëndë djegëse të gaztë ose të lëngët që kanë një pikë ndezjeje më të ulët se sa lejohet ndryshe sipas Rregullores II-2/4.2.1.1 duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Kodit IGF, siç përcaktohet në SOLAS II-1/2.28

PJESA Z
KËRKESAT SPECIFIKE TË RREGULLORES

Rregullorja II-1/Z/100: Platformat dhe rampat e makinave me ngritje

1. Në anijet e pajisura me kuvertë të varur për transportin e mjeteve të pasagjerëve, ndërtimi, instalimi dhe funksionimi kryhet në përputhje me masat e vendosura nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Për sa i përket ndërtimit, do të përdoren rregullat përkatëse të një organizate të njohur.

Rregullorja II-1/Z/101: Kangjella (belaustrat)

1. Në kuvertën e jashtme, në të cilat u lejohet hyrja pasagjerëve, dhe ku nuk ka paraburgim me lartësi të përshtatshme, duhet të sigurohen parmakë me një lartësi minimale 1 100 mm mbi kuvertë dhe me një dizajn e ndërtim të tillë që të parandalojë çdo pasagjer nga duke u ngjitur në këto parmakë dhe nga rënia aksidentale nga ajo kuvertë.

2. Shkallët dhe ultësirat në këto kuvertë të jashtëm duhet të pajisen me kangjella të konstruksionit të njëjtë.

Rregullorja II-1/Z/102: Ashensorët

1. Ashensorët e udhëtarëve dhe të mallrave, për sa i përket dimensionimit, shtrirjes, numrit të pasagjerëve dhe/ose sasisë së mallrave, duhet të jenë në përputhje me dispozitat e përcaktuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare për çdo rast individual ose për çdo lloj impianti.

2. Skicat e instalimit dhe udhëzimet e mirëmbajtjes, duke përfshirë dispozitat që rregullojnë inspektimet periodike, miratohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, e cila inspekton dhe miraton impiantin përpara se të vihet në përdorim.

3. Pas miratimit, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të lëshojë një certifikatë e cila do të mbahet në bord.
4. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë që inspektimet periodike të kryhen nga një ekspert i autorizuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare ose nga një organizatë e njohur .

KAPITULLI II-2
MBROJTJA NGA ZJARRI, ZBULIMI I ZJARRIVE DHE SHUARJA E ZJARRIVE
PJESA A
E PËRGJITHSHME

Zbatimi i Rregullores II-2/A/1

3. Riparime, ndryshime, modifikime dhe pajisje

3.1. Të gjitha anijet të cilat i nënshtrohen riparimeve, ndryshimeve, modifikimeve dhe pajisjes që lidhen me to që nuk përfshihen në përkufizimin e një karakteri kryesor të përfshirë në nenin 2(zh) të Urdhrit Nr. datë ... do të vazhdojnë të jenë në përputhje me të paktën kërkesat e aplikueshme më parë tek këto **anije.**

Rregullorja II-2/A/2: Objektivat e sigurisë nga zjarri dhe kërkesat funksionale

1.Objektivat e sigurisë nga zjarri

1.1. Objektivat e sigurisë nga zjarri i këtij kapitulli janë:

.1 parandalimi i shfaqjes së zjarrit dhe shpërthimit;

.2 të zvogëlojë rrezikun për jetën e shkaktuar nga zjarri;

.3 të zvogëlojë rrezikun e dëmtimit të shkaktuar nga zjarri në anije, ngarkesën e saj dhe mjedisin;

.4 të përmbajë, kontrollojë dhe shtypë zjarrin dhe shpërthimin në ndarjen e origjinës; dhe

.5 të sigurojë mjete adekuate dhe lehtësisht të arritshme për arratisje për pasagjerët dhe ekuipazhin.

2. Kërkesat funksionale

2.1. Për të arritur objektivat e zjarrit të përcaktuara në paragrafin 1, parimet bazë të mëposhtme janë në themel të rregulloreve në këtë kapitull dhe janë mishëruar në rregullore sipas rastit, duke pasur parasysh llojin e anijeve dhe rrezikun e mundshëm të zjarrit të përfshirë:

.1 ndarja e anijes në zona kryesore vertikale sipas kufijve termikë dhe strukturorë;
.2 ndarja e hapësirave të akomodimit nga pjesa e mbetur e anijes sipas kufijve termikë dhe strukturorë;

.3 përdorimi i kufizuar i materialeve të djegshme;

.4 zbulimin e ndonjë zjarri në zonën e origjinës;

.5 frenimin dhe shuarjen e çdo zjarri në hapësirën e origjinës;

.6 mbrojtjen e mjeteve të arratisjes dhe aksesit për shuarjen e zjarrit;

.7 disponueshmëria e gatshme e aparateve për fikjen e zjarrit;

.8 minimizimi i ndezjes së mundshme të avullit të ngarkesave të ndezshme .

3. Arritja e objektivave të sigurisë nga zjarri Objektivat e sigurisë nga zjarri të përcaktuara në paragrafin 1 do të arrihen duke siguruar përputhshmërinë me kërkesat përshkrimore të specifikuara në këtë kapitull ose me projektime dhe rregullime alternative që përputhen me Pjesën F të Kapitullit II-2 të rishikuar të SOLAS 1974, i ndryshuar. Një anije do të konsiderohet se plotëson kërkesat funksionale të përcaktuara në paragrafin 2 dhe për të arritur objektivat e sigurisë nga zjarri të përcaktuara në paragrafin 1 kur ose

.1 planet dhe aranzhimet e anijes, në tërësi, përputhen me kërkesat përkatëse përshkrimore në këtë kapitull;

.2 planet dhe rregullimet e anijes, si një e tërë, janë rishikuar dhe miratuar në përputhje me Pjesën F të Kapitullit II-2 të rishikuar të SOLAS 1974, i ndryshuar;

.3 pjesë(t) e modeleve dhe aranzhimeve të anijes janë rishikuar dhe miratuar në përputhje me Pjesën F të sipërpërmendur të Kapitullit II-2 të rishikuar të SOLAS dhe pjesët e mbetura të anijes janë në përputhje me kërkesat përshkrimore përkatëse të këtij kapitulli.

Rregullorja II-2/A/3: Përkufizime

1. Hapësirat e akomodimit janë ato hapësira që përdoren për hapësira publike, korridore, tualete, kabina, zyra, spitale, kinema, dhoma lojrash dhe hobi, berbere, qilar që nuk përmbajnë pajisje gatimi dhe hapësira të ngjashme.

2. Divizionet e klasit "A" janë ato ndarje të formuara nga ballkone dhe kuvertë të cilat përputhen

me sa vijon:

.1 ato duhet të jenë të ndërtuara prej çeliku ose material tjetër ekuivalent;

.2 ato duhet të ngurtësohen në mënyrë të përshtatshme;

.3 ato duhet të izolohen me materiale jo të djegshme të miratuara në mënyrë që temperatura mesatare e anës së paekspozuar të mos rritet më shumë se 140 °C mbi temperaturën fillestare dhe as temperatura, në asnjë pikë, duke përfshirë ndonjë nyje, të mos rritet më shumë. se 180 °C mbi temperaturën fillestare, brenda kohës së renditur më poshtë:

klasa 'A-60'	60 minuta
klasa 'A-30'	30 minuta
klasa 'A-15'	15 minuta
klasa 'A-0'	0 minuta

.4 ato duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë që të jenë në gjendje të parandalojnë kalimin e tymit dhe flakës deri në fund të testit standard të zjarrit njëorësh;

.5 Drejtoria e Përgjithshme Detare do të kërkojë një provë të një ballore ose kuvertë prototipi për të siguruar që ajo plotëson kërkesat e mësipërme për integritetin dhe rritjen e temperaturës në përputhje me 'Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit'.

3. Atriumet janë hapësira publike brenda një zone të vetme kryesore vertikale që përfshin tre ose më shumë kuvertë të hapura.

4. Divizionet e klasit 'B' janë ato ndarje të formuara nga ballkone, kuvertë, tavane ose veshje të cilat përputhen me sa vijon:

.1 ato duhet të ndërtohen në mënyrë që të jenë në gjendje të parandalojnë kalimin e flakës deri në fund të gjysmës së parë të provës standarde të zjarrit;

.2 ato duhet të kenë një vlerë izolimi të tillë që temperatura mesatare e anës së paekspozuar nuk do të rritet më shumë se 140 °C mbi temperaturën fillestare dhe as temperatura në asnjë pikë, duke përfshirë çdo nyje, nuk do të rritet më shumë se 225 °C më lart. temperatura origjinale brenda kohës së renditur më poshtë:

klasa 'B-15'	15 min
klasa 'B-0'	0 min

.3 ato do të jenë të ndërtuara nga materiale të padjegshme të miratuara dhe të gjitha materialet që hyjnë në ndërtimin dhe ngritjen e divizioneve të klasit 'B' duhet të jenë të padjegshme, me përjashtim që rimeso të djegshme mund të lejohen me kusht që ato plotësojnë kërkesat e tjera të këtij kreu. ;
.4 Drejtoria e Përgjithshme Detare do të kërkojë një provë të një divizioni prototip për të siguruar që ai plotëson kërkesat e mësipërme për integritetin dhe rritjen e temperaturës në përputhje me 'Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit'.

8. Hapësirat e ngarkesave janë të gjitha hapësirat që përdoren për ngarkesa (duke përfshirë rezervuarët e vajit të ngarkesave) dhe bagazhet në hapësira të tilla.

të centralizuara funksionet e mëposhtme të kontrollit dhe treguesit :

.1 sisteme fikse të zbulimit dhe alarmit të zjarrit;

.2 spërkatës automatikë, sisteme zbulimi dhe alarmi nga zjarri;

.3 panele treguese të dyerve të zjarrit;

.4 mbyllje të dyerve të zjarrit;

.5 panele treguese të dyerve të papërshkueshme nga uji;

.6 mbyllje të dyerve të papërshkueshme nga uji;

.7 ventilatorë për ventilim;

.8 alarme të përgjithshme/zjarri;

.9 sistemet e komunikimit duke përfshirë telefonat; dhe

.10 mikrofona në sistemet e adresave publike.

10. Divizionet e klasit 'C' janë ndarje të ndërtuara nga materiale jo të djegshme të miratuara. Ata nuk duhet të plotësojnë as kërkesat në lidhje me kalimin e tymit dhe flakës dhe as kufizimet në lidhje me rritjen e temperaturës. Fasetat e djegshme lejohen me kusht që të plotësojnë kërkesat e tjera të këtij kapitulli.

12. Hapësirat e mbyllura të ngarkesave ro-ro janë hapësira mallrash ro-ro të cilat nuk janë as hapësira të hapura ngarkesash ro-ro dhe as kuvertë moti.

13. Hapësirat e mbyllura të automjeteve janë hapësirat e automjeteve të cilat nuk janë as hapësira të hapura automjetesh dhe as kuvertë moti.
16. Tavanet ose veshjet e vazhdueshme të klasës 'B' janë ato tavane ose veshje të klasës 'B' që përfundojnë vetëm në një ndarje të klasës 'A' ose 'B'.

17. Stacioni qendror i kontrollit me personel të vazhdueshëm është një stacion qendror kontrolli i cili drejtohet vazhdimisht nga një anëtar përgjegjës i ekuipazhit.

18. Stacionet e kontrollit janë ato hapësira në të cilat ndodhet radioja e anijes ose pajisjet kryesore të lundrimit ose burimi i energjisë emergjente ose ku janë të centralizuara pajisjet e regjistrimit të zjarrit ose të kontrollit të zjarrit .

20. Mallra të rrezikshme janë ato mallra të referuara në Kodin IMDG, siç përcaktohet në SOLAS VII/1.1.

22. Kodi i Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri nënkupton Kodin Ndërkombëtar për Sistemet e Sigurisë nga Zjarri i miratuar nga Rezoluta MSC.98(73), e ndryshuar.

23. Kodi i Procedurave të Testimit të Zjarrit nënkupton Kodin Ndërkombëtar për Aplikimin e Procedurave të Testimit të Zjarrit, 2010, i miratuar nga Rezoluta MSC.307(88), e ndryshuar

24. Pika e ndezjes është temperatura në gradë Celsius (prova e filxhanit të mbyllur) në të cilën një produkt do të lëshojë mjaftueshëm avull të ndezshëm për t'u ndezur, siç përcaktohet nga një aparat i miratuar i pikës së ndezjes.

26. Helikopteri është një zonë uljeje helikopteri e ndërtuar në një anije, duke përfshirë të gjithë strukturën, pajisjet zjarrfikëse dhe pajisjet e tjera të nevojshme për funksionimin e sigurt të helikopterëve.

29. Përhapja e ulët e flakës do të thotë që sipërfaqja e përshkruar në këtë mënyrë do të kufizojë në mënyrë adekuate përhapjen e flakës, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

30. Hapësirat e makinerive janë të gjitha hapësirat e makinerive të kategorisë A dhe të gjitha hapësirat e tjera që përmbajnë makineri shtytëse, kaldaja, njësi karburanti të naftës, motorë me avull dhe me djegie të brendshme, gjeneratorë dhe makineri kryesore elektrike, stacione të mbushjes së naftës, makineri frigoriferike, stabilizuese, ventiluese dhe klimatizuese. , dhe hapësira të ngjashme, dhe trungje për hapësira të tilla.

31. Hapësirat makinerike të kategorisë A janë ato hapësira dhe trungje të hapësirave të tilla që përmbajnë:

.1 makineri me djegie të brendshme të përdorura për shtytje kryesore; ose

2. makineri me djegie të brendshme të përdorura për qëllime të ndryshme nga shtytja kryesore, kur makineri e tillë ka në total një fuqi totale jo më pak se 375 kW; ose

.3 çdo bojler me naftë ose njësi karburanti nafte, ose çdo pajisje me naftë, përveç kaldajave, si gjeneratorët e gazit inert, inceneratorët, etj.

32. Zonat kryesore vertikale janë ato seksione në të cilat byku, superstruktura dhe kuvertët ndahen me ndarje të klasit 'A', gjatësia dhe gjerësia mesatare e të cilave në çdo kuvertë në përgjithësi nuk i kalon 40 metra.

33. Materiali jo i djegshëm është një material që as nuk digjet dhe as nuk lëshon avuj të ndezshëm në sasi të mjaftueshme për vetëndezje kur nxehet në rreth 750 °C, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit. Çdo material tjetër është një material i djegshëm.

34. Njësia e karburantit të naftës është pajisja që përdoret për përgatitjen e karburantit të naftës për dërgimin në një kazan me naftë, ose pajisje që përdoret për përgatitjen për dërgimin e vajit të nxehtë në një motor me djegie të brendshme, dhe përfshin çdo pompë presioni vaji, filtra dhe ngrohës që merren me vaj në një presion prej më shumë se 0,18 N/mm2.

35. Hapësirat e hapura të ngarkesave ro-ro janë hapësira mallrash ro-ro ose të hapura në të dy skajet, ose të hapura në njërin skaj dhe të pajisura me ajrim adekuat natyror efektiv në të gjithë gjatësinë përmes hapjeve të përhershme në shtresën anësore ose në kuvertë, ose nga lart. që kanë një sipërfaqe totale prej të paktën 10 % të sipërfaqes totale të anëve të hapësirës.

36. Hapësirat e hapura të automjeteve janë ato hapësira automjetesh ose të hapura në të dy skajet ose që kanë një hapje në njërin skaj dhe që janë të pajisura me ajrim adekuat natyror efektiv në të gjithë gjatësinë e tyre nëpërmjet hapjeve të përhershme të shpërndara në shtresën anësore ose në kuvertë ose nga lart, që kanë një total sipërfaqe prej të paktën 10 % të sipërfaqes totale të anëve të hapësirës.

38. Kërkesat përshkrimore nënkuptojnë karakteristikat konstruktive, dimensionet kufizuese ose sistemet e sigurisë nga zjarri të specifikuara në këtë kapitull.

39. Hapësirat publike janë ato pjesë të akomodimit që përdoren për salla, dhoma ngrënie, sallone dhe hapësira të ngjashme të mbyllura përgjithmonë.

40. Dhomat që përmbajnë mobilje dhe orendi të rrezikut të kufizuar nga zjarri janë, për qëllime të Rregullores II-2/C/9, ato dhoma që përmbajnë mobilje dhe orendi me rrezik të kufizuar zjarri (qofshin kabina, hapësira publike, zyra ose lloje të tjera akomodimi) në të cilën:

.1 të gjitha mobiljet e kasës si tavolina, garderoba, tavolina zhveshjeje, byro , komodina, janë të ndërtuara tërësisht nga materiale të padjegshme të miratuara, përveçse në sipërfaqen e punës të këtyre artikujve mund të përdoret një rimeso e djegshme jo më shumë se 2 mm;
.2 të gjitha mobiliet me qëndrim të lirë si karrige, divane, tavolina, janë të ndërtuara me korniza të materialeve jo të djegshme;

.3 të gjitha perdet, perdet dhe materialet e tjera tekstile të varura kanë cilësi rezistence ndaj përhapjes së flakës jo më të ulëta se ato të leshit me masë 0,8 kg/m2, në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit;

.4 të gjitha mbulesat e dyshemesë kanë karakteristika të ulëta të përhapjes së flakës;

.5 të gjitha sipërfaqet e ekspozuara të mbulesave, veshjeve dhe tavaneve kanë karakteristika të ulëta të përhapjes së flakës; dhe

.6 të gjitha mobiljet e veshura me susta kanë cilësi të rezistencës ndaj ndezjes dhe përhapjes së flakës në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

.7 të gjithë përbërësit e shtratit kanë cilësi të rezistencës ndaj ndezjes dhe përhapjes së flakës, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

41. Hapësirat e ngarkesave Ro-ro janë hapësira që normalisht nuk janë të nënndara në asnjë mënyrë dhe që shtrihen në një gjatësi të konsiderueshme ose në të gjithë gjatësinë e anijes në të cilën mjetet motorike me karburant në rezervuarët e tyre për lëvizjen e tyre dhe/ose mallrat (të paketuara ose në pjesa më e madhe, në ose në makina hekurudhore ose rrugore, automjete (përfshirë cisternat rrugore dhe hekurudhore), rimorkio, kontejnerë, paleta, rezervuarë të çmontueshëm ose në ose në njësi të ngjashme depozitimi ose enë të tjera) mund të ngarkohen dhe shkarkohen normalisht në një drejtim horizontal.

42. Anije pasagjerësh Ro-ro nënkupton një anije pasagjerësh me hapësira mallrash ro-ro ose hapësira të kategorive të veçanta siç përcaktohet në këtë Rregullore II-2/A/3.

45. Hapësirat e shërbimit janë ato hapësira që përdoren për galeritë, qilarët që përmbajnë pajisje gatimi, dollapë, dhoma postare dhe specie, depo, punishte të ndryshme nga ato që janë pjesë e hapësirave të makinerive, si dhe hapësira dhe mbathje të ngjashme me hapësira të tilla.

46. Hapësirat e kategorisë së veçantë janë ato hapësira të mbyllura të mjeteve mbi ose nën kuvertën e kufirit, brenda dhe nga të cilat mund të drejtohen mjete të tilla dhe në të cilat pasagjerët kanë akses. Hapësirat e kategorive të veçanta mund të vendosen në më shumë se një kuvertë, me kusht që lartësia totale e pastër për automjetet të mos kalojë 10 metra.

47. Një provë standarde e zjarrit është ajo e përcaktuar në nenin 2 (zb) të Urdhrit Nr. datë ...

49. Hapësirat e automjeteve janë hapësirat e ngarkesave të destinuara për transportin e mjeteve motorike me karburant në rezervuarët e tyre për lëvizjen e tyre.
50. Kuvertë moti është një kuvertë e cila është plotësisht e ekspozuar ndaj motit nga lart dhe të paktën nga dy anët.

53. Ballkoni i kabinës është një hapësirë e hapur kuvertë e cila ofrohet për përdorim ekskluziv të banorëve të një kabine të vetme dhe ka akses të drejtpërdrejtë nga një kabinë e tillë.

54. Amortizues zjarri nënkupton, për qëllimin e zbatimit të Rregullores II-2/C/9, paragrafi 7, një pajisje e instaluar në një kanal ventilimi i cili në kushte normale mbetet i hapur duke lejuar rrjedhjen në kanal dhe është i mbyllur gjatë një zjarri, duke parandaluar rrjedhin në kanal për të kufizuar kalimin e zjarrit. Duke përdorur përkufizimin e mësipërm, termat e mëposhtëm mund të shoqërohen:

.1 amortizues automatik i zjarrit nënkupton një amortizues zjarri që mbyllet në mënyrë të pavarur si përgjigje ndaj ekspozimit ndaj produkteve të zjarrit;

.2 amortizues zjarri manual nënkupton një amortizues zjarri që synohet të hapet ose mbyllet nga ekuipazhi me dorë në vetë amortizuesin; dhe .

.3 Amortizues zjarri i operuar nga distanca nënkupton një amortizues zjarri që mbyllet nga ekuipazhi përmes një kontrolli të vendosur në një distancë larg nga amortizuesi i kontrolluar.

55. Amortizuesi i tymit nënkupton, për qëllimin e zbatimit të Rregullores II-2/C/9, paragrafi 7, një pajisje e instaluar në një kanal ventilimi i cili në kushte normale mbetet i hapur duke lejuar rrjedhjen në kanal dhe është i mbyllur gjatë një zjarri, duke parandaluar rrjedhin në kanal për të kufizuar kalimin e tymit dhe gazrave të nxehtë. Një amortizues tymi nuk pritet të kontribuojë në integritetin e një ndarjeje të vlerësuar me zjarr të depërtuar nga një kanal ventilimi. Në përdorimin e përkufizimit të mësipërm , termat e mëposhtëm mund të shoqërohen:

.1 amortizues automatik i tymit nënkupton një amortizues tymi që mbyllet në mënyrë të pavarur në përgjigje të ekspozimit ndaj tymit ose gazrave të nxehtë;

.2 amortizues manual i tymit nënkupton një amortizues tymi që synohet të hapet ose mbyllet nga ekuipazhi me dorë në vetë amortizuesin; dhe .

.3 Amortizues tymi i operuar nga distanca nënkupton një amortizues tymi që mbyllet nga ekuipazhi nëpërmjet një kontrolli të vendosur në një distancë larg nga amortizuesi i kontrolluar.

PJESA B
PARANDALIMI I ZJARRIT DHE SHPËRTHIMIT

Rregullorja II-2/B/4: Probabiliteti i ndezjes

1.Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje II-2/B/4 është të parandalojë ndezjen e materialeve të djegshme ose likuide ve të ndezshme. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 duhet të sigurohen mjete për të kontrolluar rrjedhjet e likuide ve të ndezshme;

.2 duhet të sigurohen mjete për të kufizuar akumulimin e avujve të ndezshëm ;

.3 duhet të kufizohet ndezshmëria e materialeve të djegshme;

.4 burimet e ndezjes duhet të jenë të kufizuara; dhe

.5 Burimet e ndezjes duhet të ndahen nga materialet e djegshme dhe likuide t e ndezshme.

2. Marrëveshjet për karburantin e naftës, vajin lubrifikues dhe vajrat e tjerë të ndezshëm

2.1. Kufizimet në përdorimin e naftës si lëndë djegëse Kufizimet e mëposhtme do të zbatohen për përdorimin e naftës si lëndë djegëse:

.1 Me përjashtim të rasteve kur lejohet ndryshe nga ky paragraf, nuk do të përdoret karburant vaji me pikë ndezjeje më të vogël se 60 °C.

.2 Në gjeneratorët e emergjencës, mund të përdoret karburant vaji me pikë ndezjeje jo më pak se 43 °C.

.3 Në varësi të masave të tilla paraprake shtesë që mund të konsiderohen të nevojshme dhe me kusht që temperatura e ambientit të hapësirës në të cilën ruhet ose përdoret karburanti i tillë nuk duhet të lejohet të rritet brenda 10 °C nën pikën e ndezjes së karburantit të naftës, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë përdorimin e karburantit të naftës që ka një pikë ndezjeje

më të vogël se 60 °C por jo më pak se 43 °C (p.sh., për ushqimin e motorëve të pompës së zjarrit emergjent dhe makinave ndihmëse të cilat nuk ndodhen në hapësirat makinerike të kategorisë A), duke iu nënshtruar sa më poshtë:

.3.1 Rezervuarët e vajit të karburantit, përveç atyre të vendosur në ndarje me dy funde, duhet të vendosen jashtë hapësirave të makinerive të kategorisë A;

.3.2 dispozitat për matjen e temperaturës së vajit janë parashikuar në tubin thithës të pompës së karburantit të naftës;

.3.3 valvulat e ndalimit dhe/ose kokat janë parashikuar në anën e hyrjes dhe daljes së sitësve të karburantit të naftës dhe;

.3.4 lidhjet e tubave të konstruksionit të salduar ose të tipit koni rrethor ose të bashkimit të tipit sferik aplikohen sa më shumë që të jetë e mundur.

Pika e ndezjes së vajrave do të përcaktohet me një metodë të miratuar të filxhanit të mbyllur.

.5 Në anijet, për të cilat zbatohet pjesa G e kapitullit II-1, lejohet përdorimi i karburantit të naftës që ka një pikë ndezjeje më të ulët se sa përcaktohet ndryshe në nënparagrafin 2.1.1.

2.2. Marrëveshjet për karburantin e naftës

Në një anije në të cilën përdoret karburanti i naftës, masat për ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e karburantit të naftës duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe personave në bord dhe të paktën duhet të jenë në përputhje me dispozitat e mëposhtme:

2.2.1. Vendndodhja e sistemeve të karburantit të naftës

Për aq sa është e mundur, pjesët e sistemit të karburantit të naftës që përmbajnë vaj të nxehtë nën presion mbi 0,18 N/mm2 nuk duhet të vendosen në një pozicion të fshehtë në mënyrë që defektet dhe rrjedhjet të mos mund të vërehen lehtësisht. Hapësirat e makinerive në rrugë të pjesëve të tilla të sistemit të karburantit të naftës duhet të ndriçohen në mënyrë adekuate. Me vaj të ndezur nënkuptohet vaji, temperatura e të cilit pas ngrohjes është më e lartë se 60 °C ose më e lartë se pika aktuale e ndezjes së vajit, nëse kjo është më e ulët se 60 °C.

2.2.2. Ventilimi i hapësirave të makinerive Ventilimi i hapësirave të makinerive duhet të jetë i mjaftueshëm në të gjitha kushtet normale për të parandaluar akumulimin e avullit të vajit .

2.2.3. Rezervuarët e karburantit të naftës

2.2.3.1. Vaji i karburantit, vaji i lubrifikimit dhe vajrat e tjerë të ndezshëm nuk duhet të transportohen në rezervuarët e përparme.

2.2.3.2. Për aq sa është e mundur, rezervuarët e karburantit të naftës do të jenë pjesë e strukturës së anijes dhe do të vendosen jashtë hapësirave të makinerive. Kur rezervuarët e karburantit të naftës, përveç rezervuarëve me dy fund, janë domosdoshmërisht të vendosura pranë ose brenda hapësirave të makinerive, të paktën një nga anët e tyre vertikale duhet të jetë ngjitur me kufijtë e hapësirës së makinerive dhe mundësisht të ketë një kufi të përbashkët me rezervuarët me dy fund. dhe zona e kufirit të rezervuarit të përbashkët me hapësirat e makinerive duhet të mbahet në minimum. Kur rezervuarët e tillë janë të vendosur brenda kufijve të hapësirave të makinerive, ato nuk duhet të përmbajnë lëndë djegëse nafte me një pikë ndezjeje më të vogël se 60 °C. Përdorimi i rezervuarëve të pavarur të karburantit të naftës duhet të shmanget dhe do të ndalohet në hapësirat e makinerive.

2.2.3.3. Asnjë rezervuar i karburantit të naftës nuk duhet të vendoset ku derdhja ose rrjedhja prej tij mund të përbëjë rrezik duke rënë në sipërfaqe të nxehta.

2.2.3.4. Çdo tub i karburantit të naftës, i cili, nëse dëmtohet, do të lejonte që vaji të ikte nga një rezervuar depozitimi, depozitimi ose shërbimi ditor, me një kapacitet 500 litra ose më lart, i vendosur mbi fundin e dyfishtë, duhet të pajiset me një karin ose valvul direkt në rezervuari i aftë për t'u mbyllur nga një pozicion i sigurt jashtë hapësirës në fjalë në rast të një zjarri që ndodh në hapësirën në të cilën ndodhen tanke të tilla. Në rastin e veçantë të rezervuarëve të thellë të vendosur në çdo bosht ose tunel tubacioni ose hapësirë të ngjashme, valvulat në rezervuar duhet të vendosen, por kontrolli në rast zjarri mund të kryhet me anë të një valvule shtesë në tub ose tubacione jashtë tunelit ose hapësirë të ngjashme. Nëse një valvul i tillë shtesë vendoset në hapësirën e makinerisë, ajo duhet të operohet nga një pozicion jashtë kësaj hapësire. Kontrollet për funksionimin në distancë të valvulës për rezervuarin e karburantit të gjeneratorit emergjent duhet të jenë në një vend të veçantë nga kontrollet për funksionimin në distancë të valvulave të tjera të vendosura në hapësirat e makinerive.

2.2.3.4a Në anijet që kanë një tonazh bruto më të vogël se 500, rezervuarët e karburantit mbi fundin e dyfishtë duhet të pajisen me një karik ose valvul.

2.2.3.5. Duhet të sigurohen mjete të sigurta dhe efikase për të përcaktuar sasinë e karburantit të naftës që përmbahet në çdo rezervuar të karburantit të naftës.

2.2.3.5.1 Tubat e tingullit nuk duhet të përfundojnë në asnjë hapësirë ku mund të lindë rreziku i ndezjes së derdhjes nga tubi i tingullit. Në veçanti, ato nuk do të përfundojnë në hapësirat e pasagjerëve ose ekuipazhit. Si rregull i përgjithshëm, tubat e zhurmës nuk duhet të përfundojnë në

hapësirat e makinerive. Megjithatë, kur Drejtoria e Përgjithshme Detare vlerëson se këto kërkesa të fundit janë të pazbatueshme, mund të lejojë ndërprerjen e tubave të zhurmës në hapësirat e makinerive me kusht që të plotësohen të gjitha kërkesat e mëposhtme:

.1 përveç kësaj, sigurohet një matës i nivelit të vajit që plotëson kërkesat e nënparagrafit 2.2.3.5.2;

.2 tubat e tingullit përfundojnë në vende të largëta nga rreziqet e ndezjes, përveç rasteve kur merren masa paraprake, të tilla si montimi i ekraneve efektive, për të parandaluar që karburanti i vajit në rastin e derdhjes përmes fundeve të tubave të tingullit të vijë në kontakt me një burim ndezje;

.3 gypat e përfundimit të tingullit janë të pajisur me pajisje zbrazjeje vetë-mbyllëse dhe me një kockë kontrolli vetë-mbyllëse me diametër të vogël të vendosur poshtë pajisjes së zbrazjes, me qëllim që të konstatohet përpara se të hapet pajisja zbrazëse që karburanti i naftës nuk është i pranishëm. Duhet të sigurohet që çdo derdhje e karburantit të naftës përmes karinit të kontrollit të mos ketë rrezik ndezjeje.

2.2.3.5.2 Mjete të tjera për të përcaktuar sasinë e karburantit të naftës që përmban çdo rezervuar karburanti nafte mund të lejohen nëse mjete të tilla nuk kërkojnë depërtim poshtë majës së rezervuarit dhe sigurimi i dështimit të tyre ose mbushja e tepërt e rezervuarëve nuk do të lejojë çlirimin e karburantit.

2.2.3.5.3 Mjetet e përshkruara në nënparagrafin 2.2.3.5.2 duhet të mbahen në gjendjen e duhur për të siguruar funksionimin e vazhdueshëm të tyre të saktë në shërbim.

2.2.4. Parandalimi i mbipresionit Duhet të merren masa për të parandaluar mbipresionin në çdo rezervuar vaji ose në çdo pjesë të sistemit të karburantit të naftës, duke përfshirë tubacionet e mbushjes që shërbejnë nga pompat në bord. Çdo valvul ndihmës dhe gypa ajri ose tejmbushjeje duhet të shkarkohet në një pozicion ku nuk ka rrezik zjarri ose shpërthimi nga dalja e vajrave dhe avullit dhe nuk duhet të çojë në hapësirat e ekuipazhit, hapësirat e pasagjerëve apo hapësirat e kategorive të veçanta, ngarkesat ro-ro të mbyllura hapësira, hapësira makinerish apo hapësira të ngjashme.

2.2.5. Tubacionet e karburantit të naftës

2.2.5.1. Tubat e karburantit të naftës dhe valvulat dhe pajisjet e tyre duhet të jenë prej çeliku ose materiale të tjera të miratuara, përveçse mund të lejohet përdorimi i kufizuar i tubave fleksibël. Tuba të tillë fleksibël dhe bashkëngjitje fundore duhet të jenë prej materialeve të miratuara rezistente ndaj zjarrit me forcë të mjaftueshme.

Për valvulat, të montuara në rezervuarët e karburantit të naftës dhe që janë nën presion statik, mund të pranohet gize çeliku ose grafiti sferoidal. Megjithatë, valvulat e zakonshme prej gize mund të përdoren në sistemet e tubacioneve, ku presioni i projektimit është më i ulët se 7 bar dhe temperatura e projektimit është nën 60 °C.

2.2.5.2. Të gjitha linjat e jashtme të shpërndarjes së karburantit me presion të lartë midis pompave të karburantit me presion të lartë dhe injektorëve të karburantit duhet të mbrohen me një sistem tubacioni të veshur me xhaketë që mund të përmbajë karburant nga një dështim i linjës me presion të lartë. Një tub i veshur me xhaketë përfshin një tub të jashtëm në të cilin vendoset tubi i karburantit me presion të lartë duke formuar një montim të përhershëm. Sistemi i tubacioneve me xhaketë duhet të përfshijë një mjet për mbledhjen e rrjedhjeve dhe duhet të sigurohen rregullime për të dhënë një alarm në rast të dështimit të linjës së karburantit.

2.2.5.3. Linjat e karburantit të naftës nuk duhet të vendosen menjëherë mbi ose pranë njësive të temperaturës së lartë duke përfshirë kaldaja, tubacionet e avullit, kolektorët e shkarkimit, silenciatorët ose pajisjet e tjera që kërkohen për t'u izoluar. Për aq sa është e mundur, linjat e karburantit të naftës duhet të vendosen larg sipërfaqeve të nxehta, instalimeve elektrike ose burimeve të tjera të ndezjes dhe duhet të mbulohen ose të mbrohen në mënyrë të përshtatshme për të shmangur spërkatjen e vajit ose rrjedhjen e vajit në burimet e ndezjes. Numri i nyjeve në sisteme të tilla tubacionesh duhet të mbahet në minimum.

2.2.5.4. Përbërësit e sistemit të karburantit të motorit me naftë do të projektohen duke marrë parasysh presionin maksimal maksimal që do të përjetohet në shërbim, duke përfshirë çdo impuls me presion të lartë që gjenerohet dhe transmetohet përsëri në linjat e furnizimit me karburant dhe derdhjes nga veprimi i pompave të injektimit të karburantit. Lidhjet brenda linjave të furnizimit me karburant dhe derdhjes do të ndërtohen duke pasur parasysh aftësinë e tyre për të parandaluar rrjedhjet e karburantit të naftës nën presion gjatë shërbimit dhe pas mirëmbajtjes.

2.2.5.5. Në instalimet me shumë motorë që furnizohen nga i njëjti burim karburanti, duhet të sigurohen mjete për izolimin e furnizimit me karburant dhe tubacionet e derdhjes tek motorët individualë. Mjetet e izolimit nuk duhet të ndikojnë në funksionimin e motorëve të tjerë dhe duhet të përdoren nga një pozicion që nuk bëhet i paarritshëm nga zjarri në asnjë prej motorëve.

2.2.5.6. Kur Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë transportimin e naftës, likuide ve të djegshme ose të tjera të ndezshme nëpërmjet akomodimit, hapësirave të shërbimit ose stacioneve të kontrollit; Tubat e transportit duhet të jenë të një materiali të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, duke pasur parasysh rrezikun e zjarrit.

2.2.6. Mbrojtja e sipërfaqeve me temperaturë të lartë

2.2.6.1. Të gjitha sipërfaqet me temperatura mbi 220 °C të cilat mund të përplasen si rezultat i një dështimi të sistemit të karburantit duhet të izolohen siç duhet.

2.2.6.2. Duhet të merren masa për të parandaluar çdo vaj që mund të ikë nën presionin nga çdo pompë, filtër ose ngrohës që të mos vijë në kontakt me sipërfaqet e nxehta.

2.3. Rregullimet e vajit lubrifikues

2.3.1. Marrëveshjet për ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e vajit të përdorur në sistemet e lubrifikimit nën presion duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe personave në bord, dhe këto rregullime në hapësirat e makinerive duhet të paktën të jenë në përputhje me dispozitat e nënparagrafëve 2.2.1. , 2.2.3.3, 2.2.3.4, 2.2.3.5, 2.2.4, 2.2.5.1, 2.2.5.3 dhe 2.2.6, përveç se:

.1 kjo nuk përjashton përdorimin e xhamave me rrjedhje shikimi në sistemet lubrifikuese me kusht që ato të tregohen me provë se kanë një shkallë të përshtatshme të rezistencës ndaj zjarrit. Nëse përdoren xhama me rrjedhje shikimi, tubi duhet të pajiset me valvula në të dy skajet. Valvula në skajin e poshtëm të tubit duhet të jetë e tipit vetëmbyllës;

2. tubacionet e tingullit mund të autorizohen në hapësirat e makinerive; kërkesat e nënparagrafëve 2.2.3.5.1.1 dhe 2.2.3.5.1.3 nuk duhet të zbatohen me kusht që tubat e tingullit të jenë të pajisur me mjete të përshtatshme mbylljeje.

2.3.2. Dispozitat e nënparagrafit 2.2.3.4 do të zbatohen gjithashtu për rezervuarët e vajit lubrifikues, përveç atyre që kanë një kapacitet më të vogël se 500 litra , rezervuarët e magazinimit në të cilët valvulat mbyllen gjatë funksionimit normal të anijes ose ku përcaktohet se funksionimi i paqëllimshëm i një valvula mbyllëse në rezervuarin e vajit lubrifikues do të rrezikonte funksionimin e sigurt të shtytësit kryesor dhe makinerive ndihmëse thelbësore.

2.4. Marrëveshjet për vajra të tjerë të ndezshëm Marrëveshjet për ruajtjen, shpërndarjen dhe përdorimin e vajrave të tjerë të ndezshëm të përdorur nën presion në sistemet e transmetimit të energjisë, sistemet e kontrollit dhe aktivizimit dhe sistemet e ngrohjes duhet të jenë të tilla që të garantojnë sigurinë e anijes dhe personave në bord. Në vendet ku janë të pranishme mjetet e ndezjes, aranzhimet e tilla duhet të paktën të jenë në përputhje me dispozitat e nënparagrafëve 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.5.3 dhe 2.2.6 dhe me dispozitat e nënparagrafëve 2.2.4 dhe 2.2.5.1 në lidhje me të forcës dhe ndërtimit.

2.5. Hapësirat e makinerive të pambikëqyrura periodike Përveç kërkesave të dispozitave të nënparagrafëve 2.1 deri 2.4, sistemet e karburantit të naftës dhe vajit lubrifikues duhet të jenë në përputhje me sa vijon:

.1 kur rezervuarët e karburantit të karburantit të shërbimit ditor mbushen automatikisht, ose me telekomandë, duhet të sigurohen mjete për të parandaluar derdhjet e tejmbushura. Pajisjet e tjera që trajtojnë likuide t e ndezshme automatikisht, p.sh. pastruesit e karburantit të naftës, të cilët, kurdoherë që është e mundur, do të instalohen në një hapësirë të veçantë të rezervuar për pastruesit dhe ngrohësit e tyre, duhet të kenë rregullime për të parandaluar derdhjet e tejmbushjes;

.2 kur rezervuarët e karburantit të naftës në shërbim të përditshëm ose rezervuarët e sistemimit janë të pajisur me sisteme ngrohjeje, duhet të sigurohet një alarm për temperaturë të lartë nëse pika e ndezjes së karburantit të naftës mund të tejkalohet.

3. Marrëveshjet për karburantin e gaztë për qëllime shtëpiake Sistemet e karburanteve të gazta të përdorura për qëllime shtëpiake miratohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Magazinimi i shisheve të gazit duhet të vendoset në kuvertën e hapur ose në një hapësirë të ajrosur mirë e cila hapet vetëm në kuvertën e hapur.

4. Artikuj të ndryshëm të burimeve të ndezjes dhe ndezshmërisë

4.1. Radiatorët elektrikë Radiatorët elektrikë, nëse përdoren, duhet të fiksohen në pozicionin e tyre dhe të ndërtohen në mënyrë që të reduktojnë në minimum rreziqet e zjarrit. Asnjë radiator i tillë nuk duhet të jetë i pajisur me një element të ekspozuar në mënyrë që veshjet, perdet ose materiale të tjera të ngjashme të mund të digjen ose të digjen nga nxehtësia e elementit.

4.2. Enët e mbeturinave Të gjitha enët e mbetjeve duhet të jenë të ndërtuara nga materiale jo të djegshme pa hapje në anët ose në fund.

4.3. Sipërfaqet izoluese të mbrojtura nga depërtimi i vajit Në hapësirat ku është i mundur depërtimi i produkteve të naftës, sipërfaqja e izolimit duhet të jetë e papërshkueshme nga vaji ose avujt e vajit .

4.3.100 Në hapësirat ku ekziston rreziku i spërkatjes së vajrave ose avujt e vajit , p.sh. në hapësirat e makinerive të kategorisë A, sipërfaqja e materialit izolues duhet të jetë e papërshkueshme nga vaji dhe avujt e vajit . Aty ku në anijet e referuara ka mbulesë me pllakë çeliku jo të shpuar ose materiale të tjera jo të djegshme (jo alumini) që është sipërfaqja fizike përfundimtare, kjo mbulesë mund të bashkohet me qepje, thumba, etj.

4.4. Mbulesat primare të kuvertës Mbulesat primare të kuvertës, nëse aplikohen brenda akomodimit, ballkoneve të kabinës, hapësirave të shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, duhet të

jenë prej një materiali të miratuar që nuk do të ndizet lehtë, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurës së Testit të Zjarrit të IMO-së.

4.100 Kontejnerët e gazit nën presion : Të gjithë kontejnerët portativë për gazrat që janë të ngjeshur, të lëngshëm ose të prishur nën presion, të cilat mund të ushqejnë një zjarr të mundshëm, duhet të vendosen menjëherë pas përdorimit në një vend të përshtatshëm mbi kuvertën e kufirit, nga i cili ka qasje të drejtpërdrejtë në kuvertë e hapur.

Rregullorja II-2/B/5: Potenciali i rritjes së zjarrit

1. Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/B/5 është të kufizojë potencialin e rritjes së zjarrit në çdo hapësirë të anijes. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 duhet të sigurohen mjete kontrolli për furnizimin me ajër në hapësirë;

.2 duhet të sigurohen mjete kontrolli për likuide t e ndezshme në hapësirë; dhe

.3 përdorimi i materialeve të djegshme duhet të kufizohet.

2. Kontrolli i furnizimit me ajër dhe likuide ve të ndezshme në hapësirë

2.1. Pajisjet mbyllëse dhe pajisjet e ndalimit të ventilimit

2.1.1. Hyrjet dhe daljet kryesore të sistemeve të ventilimit duhet të jenë në gjendje të mbyllen nga jashtë hapësirave që ajrosen. Mjetet e mbylljes duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme, si dhe të shënuara në mënyrë të dukshme dhe të përhershme dhe duhet të tregojnë pozicionin e funksionimit të pajisjes mbyllëse.

2.2. Mjetet e kontrollit në hapësirat e makinerive

2.2.1. Mjetet e kontrollit duhet të sigurohen për hapjen dhe mbylljen e xhamit, mbylljen e hapjeve në hinka të cilat normalisht lejojnë ventilimin e shkarkimit dhe mbylljen e amortizatorëve të ventilatorit.
2.2.2. Duhet të sigurohen mjete kontrolli për ndalimin e ventilatorëve të ventilimit.

2.2.3. Mjetet e kontrollit duhet të sigurohen për ndalimin e ventilatorëve të rrymës së detyruar dhe të induktuar, pompat e transferimit të karburantit të naftës, pompat e njësisë së karburantit të naftës, pompat e shërbimit të vajit lubrifikues, pompat e qarkullimit të vajit termik dhe ndarësit e vajit.

Megjithatë, paragrafët 2.2.4 dhe 2.2.5 të kësaj Rregulloreje II-2/B/5 nuk duhet të zbatohen për ndarësit e ujit me vaj

2.2.4. Kontrollet e kërkuara në paragrafët 2.2.1 deri në 2.2.3 dhe Rregulloren II-2/B/4, nënparagrafi 2.2.3.4 do të vendosen jashtë hapësirës në fjalë, ku ato nuk do të ndërpriten në rast zjarri në hapësirën ku shërbejnë.

2.2.5. Kontrollet e tilla dhe kontrollet për çdo sistem të kërkuar të fikjes së zjarrit duhet të vendosen në një pozicion kontrolli ose të grupohen në sa më pak pozicione të jetë e mundur. Pozicione të tilla duhet të kenë një akses të sigurt nga kuverta e hapur.

3. Materialet e mbrojtjes nga zjarri

3.1. Përdorimi i materialeve jo të djegshme

3.1.1. Materialet izoluese

Barrierat e avullit dhe ngjitësit e përdorur në lidhje me izolimin, si dhe izolimi i pajisjeve të tubave për sistemet e shërbimit të ftohtë nuk duhet të jenë të padjegshëm, por ato duhet të mbahen në sasinë minimale të praktikueshme dhe sipërfaqet e tyre të ekspozuara duhet të kenë karakteristika të ulëta të përhapjes së flakës.

3.1.2. Tavanet dhe veshjet

Përveç në hapësirat e ngarkesave, dhomat e postës, dhomat e bagazheve ose ndarjet frigoriferike të hapësirave të shërbimit, të gjitha veshjet, bazat, stacionet e rrymës, tavanet dhe izolimet duhet të jenë prej materialesh jo të djegshme.

3.1.3. Ndarjet e pjesshme dhe kuvertat

3.1.3.1. Ndarjet e pjesshme ose kuvertat e përdorura për ndarjen e një hapësire për trajtime të dobishme ose artistike duhet të jenë prej materialesh jo të djegshme.

3.1.3.2. Veshjet, tavanet dhe ballkonet ose kuvertat e pjesshme të përdorura për të mbrojtur ose për të ndarë ballkonet e kabinave ngjitur duhet të jenë prej materialesh jo të djegshme.

3.2. Përdorimi i materialeve të djegshme

3.2.1. Gjeneral
3.2.1.1. Ndarjet e klasit 'A', 'B' ose 'C' në hapësirat e akomodimit dhe shërbimeve dhe ballkonet e

kabinave të cilat janë të ballafaquara me materiale të djegshme, veshje, kallëpe , dekorime dhe rimeso duhet të jenë në përputhje me dispozitat e paragrafëve 3.2.2 deri në 3.2.4 dhe Rregullorja II-2/B/6. Megjithatë, stolat tradicionale prej druri dhe veshjet prej druri në pjesën e sipërme dhe tavanet lejohen në sauna dhe materiale të tilla nuk duhet t'i nënshtrohen llogaritjeve të përshkruara në paragrafët 3.2.2 dhe 3.2.3. Megjithatë, dispozitat e paragrafit 3.2.3 nuk duhet të zbatohen për ballkonet e kabinës.

3.2.2. Vlera maksimale kalorifike e materialeve të djegshme Fasetat e përdorura në sipërfaqet dhe veshjet e mbuluara nga kërkesat e paragrafit 3.2.4 duhet të kenë një vlerë kalorifike jo më të madhe se 45 MJ/m2 të sipërfaqes për trashësinë e përdorur.

3.2.3. Vëllimi i përgjithshëm i materialeve të djegshme

.1 Vëllimi i përgjithshëm i veshjeve të djegshme, kallëpeve , dekorimeve dhe rimesove në çdo hapësirë akomodimi dhe shërbimi nuk duhet të kalojë një vëllim të barabartë me rimeso 2,5 mm në zonën e kombinuar të mureve dhe tavaneve. Mobiljet e fiksuara në rreshta, ballkone ose kuvertë nuk duhet të përfshihen në llogaritjen e vëllimit të përgjithshëm të materialeve të djegshme

.2 Në rastin e anijeve të pajisura me një sistem automatik spërkatës që përputhet me dispozitat e Rregullores II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.100, vëllimi i mësipërm mund të përfshijë disa materiale të djegshme të përdorura për ngritjen e divizioneve të klasit 'C'.

3.2.4. Karakteristikat e ulët të përhapjes së flakës së sipërfaqeve të ekspozuara Sipërfaqet e mëposhtme duhet të kenë karakteristika të ulëta të përhapjes së flakës:

.1 sipërfaqet e ekspozuara në korridoret dhe rrethimet e shkallëve, si dhe pjesët e mureve, veshjet e mureve dhe tavaneve në të gjitha hapësirat e akomodimit dhe shërbimit (përveç saunave) dhe stacioneve të kontrollit;

.2 hapësira të fshehura ose të paarritshme në akomodim, hapësira shërbimi dhe stacione kontrolli

.3 sipërfaqet e ekspozuara të ballkoneve të kabinës, me përjashtim të sistemeve të stolisjes me dru të fortë natyror

3.3. Mobiljet në rrethimet e shkallëve Mobiljet në rrethimet e shkallëve duhet të kufizohen në ndenjëse. Ai duhet të jetë i fiksuar, i kufizuar në gjashtë vende në çdo kuvertë në çdo mbyllje të shkallëve, të jetë me rrezik të kufizuar zjarri dhe nuk duhet të kufizojë rrugën e arratisjes së pasagjerëve. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë ndenjëse shtesë në zonën kryesore të

pritjes brenda një rrethimi shkallësh, nëse është fikse, jo e djegshme dhe nuk kufizon rrugën e largimit të pasagjerëve. Mobiljet nuk duhet të lejohen në korridoret e pasagjerëve dhe ekuipazhit që formojnë rrugë shpëtimi në zonat e kabinës. Përveç sa më sipër, mund të lejohen dollapë me material jo të djegshëm, që sigurojnë ruajtje për pajisjet e sigurisë të kërkuara nga rregulloret përkatëse. Dispenzuesit e ujit të pijshëm dhe makinat me kuba akulli mund të lejohen në korridore me kusht që të jenë të fiksuar dhe të mos kufizojnë gjerësinë e rrugëve të arratisjes. Kjo vlen gjithashtu për aranzhimet dekorative të luleve ose bimëve, statujat ose objektet e tjera të artit si pikturat dhe tapiceri në korridore dhe shkallë.

3.4. Mobiljet dhe orenditë në ballkonet e kabinës Mobiljet dhe mobilimet në ballkonet e kabinës duhet të jenë në përputhje me nënparagrafët 40.1, 40.2, 40.3, 40.6 dhe 40.7 të Rregullores II-2/A/3, përveç rasteve kur ballkone të tilla mbrohen nga një zbulim fiks me presion të ujit dhe spërkatje të ujit. dhe sistemet e alarmit të zjarrit në përputhje me rregulloret II-2/C/7, paragrafi 10 dhe rregullorja II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.3.

Rregullorja II-2/B/6: Potenciali dhe toksiciteti i gjenerimit të tymit

1. Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje II-2/B/6 është të zvogëlojë rrezikun për jetën nga tymi dhe produktet toksike të krijuara gjatë një zjarri në hapësirat ku personat normalisht punojnë ose jetojnë. Për këtë qëllim, sasia e tymit dhe produkteve toksike të çliruara nga materialet e djegshme, duke përfshirë përfundimet e sipërfaqes, gjatë zjarrit duhet të kufizohet.

2.1. Bojërat, llaqet dhe llaqet e tjera të përdorura në sipërfaqet e brendshme të ekspozuara nuk duhet të jenë në gjendje të prodhojnë sasi të tepërt tymi dhe produkte toksike, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

2.2. Bojërat, llaqet dhe përfundimet e tjera të përdorura në sipërfaqet e ekspozuara të ballkoneve të kabinës, me përjashtim të sistemeve të veshjes me dru të fortë natyror, nuk duhet të jenë në gjendje të prodhojnë sasi të tepërt tymi dhe produkte toksike, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

3.1. Mbulesat kryesore të kuvertës, nëse aplikohen brenda hapësirave të akomodimit dhe shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, duhet të jenë prej një materiali të miratuar që nuk do të shkaktojë rreziqe toksike ose shpërthyese në temperatura të ngritura, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurës së Testimit të Zjarrit.

3.2. Mbulesat primare të kuvertës në ballkonet e kabinës nuk duhet të shkaktojnë tym, rreziqe toksike ose shpërthyese në temperatura të ngritura, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

PJESA C
SHUARJA E ZJARRIT

Rregullorja II-2/C/7: Zbulimi dhe alarmi

1.Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/C/7 është zbulimi i një zjarri në hapësirën e origjinës dhe sigurimi i alarmit për arratisje të sigurt dhe veprimtari shuarjeje zjarri. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 instalimet fikse të sistemit të zbulimit të zjarrit dhe alarmit të zjarrit duhet të jenë të përshtatshme për natyrën e hapësirës, potencialin e rritjes së zjarrit dhe gjenerimin e mundshëm të tymit dhe gazeve;

.2 Pikat e thirrjes të operuara me dorë do të vendosen në mënyrë efektive për të siguruar një mjet njoftimi lehtësisht të aksesueshëm; dhe

.3 Patrullat e zjarrit duhet të sigurojnë një mjet efektiv për zbulimin dhe lokalizimin e zjarreve dhe alarmimin e urës së lundrimit dhe ekipeve të zjarrit, sipas rastit.

2. Kërkesat e përgjithshme

2.2. Sistemet fikse të zbulimit dhe alarmit të zjarrit duhet të jenë të një lloji të miratuar, në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

4. Mbrojtja e hapësirave të makinerive

4.1. Instalimi Një sistem fiks zbulimi dhe alarmi zjarri i një tipi të miratuar, në përputhje me dispozitat e nënparagrafit 2.2, do të instalohet në:

.1 hapësira makinerie të pambikëqyrura periodikisht;

.2 hapësira makinerish ku:

.2.1 është miratuar instalimi i sistemeve dhe pajisjeve të telekomandimit në vend të menaxhimit të vazhdueshëm të hapësirës; dhe

.2.2 shtytja kryesore dhe makineritë përkatëse, duke përfshirë burimet e burimit kryesor të energjisë elektrike, janë të pajisura me shkallë të ndryshme të kontrollit automatik ose në

distancë dhe janë nën mbikëqyrje të vazhdueshme me njerëz nga një dhomë kontrolli; dhe

.3 hapësira të mbyllura që përmbajnë inceneratorë.

4.2. Dizajn

Në lidhje me sistemin fiks të zbulimit dhe alarmit të zjarrit të kërkuar nga nënparagrafët 4.1.1, 4.1.2 dhe 4.1.3, do të zbatohen sa vijon:

Sistemi i zbulimit të zjarrit duhet të jetë i projektuar dhe detektorët të pozicionohen në mënyrë të tillë që të zbulojnë me shpejtësi fillimin e zjarrit në çdo pjesë të këtyre hapësirave dhe në çdo kusht normal të funksionimit të makinerive dhe ndryshimeve të ajrosjes siç kërkohet nga diapazoni i mundshëm i temperaturave të ambientit. . Me përjashtim të hapësirave me lartësi të kufizuar dhe ku përdorimi i tyre është veçanërisht i përshtatshëm, sistemet e zbulimit që përdorin vetëm detektorë termikë nuk do të lejohen. Sistemi i zbulimit duhet të inicojë alarme zanore dhe vizuale të dallueshme në të dyja aspektet nga alarmet e çdo sistemi tjetër që nuk tregon zjarr, në vende të mjaftueshme për të siguruar që alarmet të dëgjohen dhe vëzhgohen në urën e komandimit dhe nga një oficer inxhinier përgjegjës. Kur ura e komandimit është pa pilot, alarmi bie në një vend ku një anëtar përgjegjës i ekuipazhit është në detyrë

Pas instalimit, sistemi do të testohet në kushte të ndryshme të funksionimit të motorit dhe ventilimit.

5. Mbrojtja e hapësirave akomoduese dhe të shërbimit dhe stacioneve të kontrollit

5.2. Kërkesat për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë Duhet të instalohet një sistem fiks zbulimi dhe alarmi zjarri i një lloji të miratuar, në përputhje me kërkesat e nënparagrafit 2.2, të instaluar dhe rregulluar në mënyrë që të sigurojë zbulimin e tymit në hapësirat e shërbimit, stacionet e kontrollit dhe hapësirat akomoduese. , duke përfshirë korridoret dhe shkallët. Detektorët e tymit nuk duhet të vendosen në banja dhe galera private. Hapësirat që kanë pak ose aspak rrezik zjarri si boshllëqet, tualetet publike, dhomat e dioksidit të karbonit dhe hapësira të ngjashme nuk duhet të pajisen me një sistem fiks zbulimi dhe alarmi zjarri.

5.3. Kërkesat për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë Duhet të instalohen në çdo zonë të veçantë, vertikale apo horizontale, në të gjitha hapësirat e akomodimit dhe shërbimit dhe në stacionet e kontrollit, me përjashtim të hapësirave që nuk përballojnë rrezik të konsiderueshëm zjarri, si p.sh. hapësirat boshe, hapësirat sanitare, etj., ose:

.1 një sistem fiks për zbulimin e zjarrit dhe alarmin e zjarrit të një tipi të miratuar dhe që është në përputhje me kërkesat e paragrafit 2.2 dhe i instaluar dhe rregulluar në mënyrë që të zbulojë

praninë e zjarrit në hapësira të tilla dhe të sigurojë zbulimin e tymit në korridore, shkallët dhe rrugët e arratisjes brenda akomodimit hapësira, ose,

.2 një sistem automatik spërkatës, zbulimi zjarri dhe alarmi zjarri i një tipi të miratuar që përputhet me kërkesat e Rregullores II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.100 ose me udhëzimet e IMO-s për një sistem spërkatës ekuivalent të miratuar siç jepet në Rezolutën e IMO A.800(19) dhe i instaluar dhe rregulluar në mënyrë që të mbrojë hapësira të tilla dhe, përveç kësaj, një sistem fiks zbulimi dhe alarmi zjarri të një aprovimi lloji dhe në përputhje me kërkesat e nënparagrafit 2.2 dhe të instaluar dhe rregulluar në mënyrë që të sigurojë zbulimin e tymit në korridore, shkallët dhe rrugët e arratisjes brenda hapësirave të akomodimit.

6. Mbrojtja e hapësirave të ngarkesave Një sistem fiks për zbulimin e zjarrit dhe alarmin e zjarrit ose një sistem për zbulimin e tymit për nxjerrjen e mostrave duhet të sigurohet në çdo hapësirë ngarkese që nuk është e aksesueshme.

7. Pikat e thirrjes të operuara me dorë Pikat e thirrjes që operohen me dorë, në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri do të instalohen në të gjithë hapësirat e akomodimit, hapësirat e shërbimit dhe stacionet e kontrollit. Një pikë telefonike e operuar me dorë do të vendoset në çdo dalje. Pikat e thirrjes të operuara me dorë duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme në korridoret e secilës kuvertë, në mënyrë që asnjë pjesë e korridorit të mos jetë më shumë se 20 metra nga një pikë thirrje e operuar me dorë.

8.1. Patrullat e zjarrit Për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, duhet të mbahet një sistem efikas patrullimi në mënyrë që të zbulohet menjëherë një shpërthim zjarri. Secili anëtar i patrullës së zjarrit duhet të trajnohet për t'u njohur me rregullimet e anijes, si dhe vendndodhjen dhe funksionimin e çdo pajisjeje që ai ose ajo mund të thirret të përdorë.

8.3. Aparat radiotelefonik portativ me dy drejtime Çdo anëtar i patrullës së zjarrit duhet të pajiset me një aparat radiotelefonik portativ me dy drejtime.

9. Sistemet e sinjalizimit të alarmit të zjarrit

9.1. Të gjitha anijet gjatë gjithë kohës kur janë në det ose në port (përveç rasteve jashtë shërbimit), duhet të jenë të drejtuara ose të pajisura në mënyrë të tillë që të sigurojnë që çdo alarm fillestar zjarri të merret menjëherë nga një anëtar përgjegjës i ekuipazhit.

9.2. Paneli i kontrollit duhet të projektohet mbi parimin e sigurisë nga dështimi, p.sh. një qark i hapur detektori duhet të shkaktojë një gjendje alarmi.

9.3. Anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë duhet të kenë alarmet e zbulimit për sistemet

e kërkuara nga nënparagrafi 5.2 të centralizuar në një stacion qendror kontrolli të drejtuar vazhdimisht. Gjithashtu, kontrollet për mbylljen nga distanca të dyerve të zjarrit dhe mbylljen e ventilatorëve të ventilimit duhet të jenë të centralizuara në të njëjtin vend. Tifozët e ventilimit duhet të jenë në gjendje të riaktivizohen nga ekuipazhi në stacionin e kontrollit të drejtuar vazhdimisht. Paneli i kontrollit në stacionin qendror të kontrollit duhet të jetë në gjendje të tregojë pozicionet e hapura ose të mbyllura të dyerve të zjarrit, statusin e mbyllur ose të fikur të detektorëve, alarmeve dhe tifozëve. Paneli i kontrollit duhet të furnizohet vazhdimisht me energji elektrike dhe duhet të ketë një kalim automatik në furnizimin me energji në gatishmëri në rast të humbjes së furnizimit normal me energji elektrike. Paneli i kontrollit duhet të furnizohet me energji nga burimi kryesor i energjisë elektrike dhe burimi emergjent i energjisë elektrike të përcaktuar nga Rregullorja II-1/D/42, përveç rasteve kur rregullime të tjera lejohen nga rregulloret, sipas zbatimit.

9.4. Për të thirrur ekuipazhin duhet të vendoset një alarm i veçantë, i funksionuar nga ura e komandimit ose stacioni i kontrollit të zjarrit. Ky alarm mund të jetë pjesë e sistemit të alarmit të përgjithshëm të anijes, por duhet të jetë në gjendje të bjerë në mënyrë të pavarur nga alarmi në hapësirat e pasagjerëve.

10. Mbrojtja e ballkoneve të kabinës në anijet e pasagjerëve Një sistem fiks i zbulimit dhe alarmit të zjarrit që përputhet me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri do të instalohet në ballkonet e kabinave të anijeve për të cilat zbatohet rregullorja II-2/B/5, nënparagrafi 3.4. kur mobiljet dhe orenditë në ballkone të tilla nuk janë siç përcaktohen në nënparagrafët 40.1, 40.2, 40.3, 40.6 dhe 40.7 të Rregullores II-2/A/3.

Rregullorja II-2/C/8: Kontrolli i përhapjes së tymit

1.Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/C/8 është të kontrollojë përhapjen e tymit në mënyrë që të minimizohen rreziqet nga tymi. Për këtë qëllim duhet të sigurohen mjete për kontrollin e tymit në atriume, stacione kontrolli, hapësira makinerish dhe hapësira të fshehta.

2. Mbrojtja e stacioneve të kontrollit jashtë hapësirave të makinerive Duhet të merren masa praktike për stacionet e kontrollit jashtë hapësirave të makinerive në mënyrë që të sigurohet që ajrimi, dukshmëria dhe liria nga tymi të ruhen në mënyrë që, në rast zjarri, makineritë dhe pajisjet e përfshira në to mund të të mbikëqyret dhe të vazhdojë të funksionojë në mënyrë efektive. Duhet të sigurohen mjete alternative dhe të veçanta të furnizimit me ajër dhe hyrjet e ajrit të dy burimeve të furnizimit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të minimizohet rreziku që të dy hyrjet të thithin tym në të njëjtën kohë. Sipas gjykimit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare, këto kërkesa nuk duhet të zbatohen për stacionet e kontrollit që ndodhen dhe hapen në një kuvertë të hapur ose

ku marrëveshjet lokale të mbylljes do të ishin po aq efektive.

3. Lëshimi i tymit nga hapësirat e makinerive

3.2. Do të bëhen rregullime të përshtatshme për të lejuar lëshimin e tymit në rast zjarri, nga hapësira që do të mbrohet.

3.3. Mjetet e kontrollit duhet të sigurohen për lejimin e lëshimit të tymit dhe kontrollet e tilla duhet të vendosen jashtë hapësirës në fjalë, ku ato nuk do të ndërpriten në rast zjarri në hapësirën ku ata shërbejnë.

3.4. Kontrollet e kërkuara nga paragrafi 3.3 duhet të vendosen në një pozicion kontrolli ose të grupohen në sa më pak pozicione të jetë e mundur. Pozicione të tilla duhet të kenë një akses të sigurt nga kuverta e hapur

4. Draft ndalesa

Në hapësirat e akomodimit dhe shërbimit, stacionet e kontrollit, korridoret dhe shkallët:

.1 Hapësirat ajrore të mbyllura pas tavaneve, paneleve ose veshjeve duhet të ndahen në mënyrë të përshtatshme nga stacionet e tërheqjes të vendosura jo më shumë se 14 metra larg njëra-tjetrës;

.2 në drejtimin vertikal, hapësira të tilla të mbyllura ajrore, duke përfshirë ato pas rreshtave të shkallëve, trungut, etj., duhet të mbyllen në çdo kuvertë.

5. Sistemet e nxjerrjes së tymit në atriume

Atriumet duhet të pajisen me një sistem për nxjerrjen e tymit. Sistemi i nxjerrjes së tymit duhet të aktivizohet nga sistemi i kërkuar i zbulimit të tymit dhe të jetë i aftë për kontroll manual. Ventilatorët duhet të kenë përmasa të tilla që i gjithë volumi brenda hapësirës të mund të shterohet në 10 minuta ose më pak.

Rregullorja II-2/C/9: Kontrolli i zjarrit

1.Qëllimi
Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/C/9 është frenimi i zjarrit në hapësirën e origjinës. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 anija do të ndahet sipas kufijve termikë dhe strukturorë;

2. termoizolimi i kufijve duhet të ketë parasysh rrezikun e zjarrit të hapësirës dhe hapësirave ngjitur; dhe

.3 integriteti i zjarrit i divizioneve duhet të ruhet në hapje dhe depërtime.

2. Kufijtë termikë dhe strukturorë

2.2.1. Zonat kryesore vertikale dhe zonat horizontale

2.2.1.1.1 Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, byku, superstruktura dhe kuvertët do të ndahen në zona kryesore vertikale nga divizionet e klasit A-60. Shkallët dhe prerjet duhet të mbahen në minimum, por, aty ku është e nevojshme, ato do të jenë gjithashtu divizione të klasës A-60. Kur një hapësirë e kategorisë (5), (9) ose (10) e përcaktuar në paragrafin 2.2.3.2.2, është në njërën anë ose ku rezervuarët e karburantit janë në të dy anët e ndarjes, standardi mund të reduktohet në A-0

A1 - 2.2.1.1.2 Për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, byku, superstruktura dhe kuvertët në rrugë akomodimi dhe hapësirash shërbimi do të ndahen në zona kryesore vertikale nga divizionet e klasit 'A'. Këto ndarje duhet të kenë vlera izolimi në përputhje me tabelat në paragrafin 2.2.4.

2.2.1.2. Për aq sa është e mundur, kufijtë që formojnë kufijtë e zonave kryesore vertikale mbi kuvertën e kufirit duhet të jenë në linjë me mbulesat e nënndarjeve të papërshkueshme nga uji, të vendosura menjëherë nën kuvertën e kufirit. Gjatësia dhe gjerësia e zonave kryesore vertikale mund të zgjatet deri në një maksimum prej 48 metrash në mënyrë që skajet e zonave kryesore vertikale të përkojnë me ndarjet e papërshkueshme nga uji ose për të akomoduar një hapësirë të madhe publike që shtrihet në të gjithë gjatësinë e rrjetit kryesor. zona vertikale me kusht që sipërfaqja e përgjithshme e zonës kryesore vertikale të mos jetë më e madhe se 1 600 m2 në çdo kuvertë. Gjatësia ose gjerësia e një zone kryesore vertikale është distanca maksimale midis pikave më të largëta të pjesëve kryesore që e kufizojnë atë.

2.2.1.3. Kufij të tillë duhet të shtrihen nga kuverta në kuvertë dhe në bordë ose kufij të tjerë.

2.2.1.4. Kur një zonë kryesore vertikale ndahet nga ndarjet horizontale të klasës 'A' në zona horizontale me qëllim të sigurimit të një pengese të përshtatshme midis një zone me spërkatës dhe një zone pa spërkatës, ndarjet duhet të shtrihen midis pjesëve kryesore ngjitur të zonës vertikale kryesore dhe në bordë. ose kufijtë e jashtëm të anijes dhe duhet të izolohen në përputhje me vlerat e izolimit nga zjarri dhe integritetit të dhëna në tabelën 9.4.

2.2.1.5.1 Në anijet e projektuara për qëllime të veçanta, të tilla si tragetet automobilistike ose hekurudhore ku sigurimi i pjesëve kryesore të zonës vertikale do të shkatërronte qëllimin për të cilin synohet anija, mbrojtja ekuivalente do të arrihet duke ndarë hapësirën në zona horizontale.

2.2.1.5.2 Megjithatë, në një anije me hapësira të kategorive të veçanta, çdo hapësirë e tillë duhet të jetë në përputhje me dispozitat e zbatueshme të Rregullores II-2/G/20 dhe për aq sa kjo pajtueshmëri nuk do të ishte në përputhje me përputhjen me kërkesat e tjera të kësaj pjesë, do të mbizotërojnë kërkesat e Rregullores II-2/G/20.

2.2.2. Blloqe brenda një zone kryesore vertikale

2.2.2.1. Për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha pjesët mbrojtëse për të cilat nuk kërkohet të jenë divizione të klasit "A" duhet të jenë të paktën ndarje të klasit "B" ose "C" siç përshkruhet në tabelat në paragrafin 2.2.3. Të gjitha ndarjet e tilla mund të përballen me materiale të djegshme në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/B/5, paragrafi 3.
2.2.2.2. Për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha ndarjet brenda hapësirave të akomodimit dhe shërbimit të cilat nuk kërkohet të jenë divizione të klasit "A" duhet të jenë të paktën ndarje të klasit "B" ose "C" siç përshkruhet në tabelat në paragrafin 2.2.4. . Të gjitha ndarjet e tilla mund të përballen me materiale të djegshme në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/B/5, paragrafi 3.

Për më tepër, në anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, të gjitha koridoret e korridorit, ku nuk kërkohet të jenë të klasit "A", do të jenë divizione të klasit "B" të cilat do të shtrihen nga kuverta në kuvertë, përveç

.1 kur tavanet ose veshjet e vazhdueshme të klasës 'B' janë të montuara në të dy anët e ballit, pjesa e pjesës së ndarë prapa tavanit ose rreshtimit të vazhdueshëm duhet të jetë prej materiali i cili, në trashësi dhe përbërje, është i pranueshëm në ndërtimin e 'B Ndarjet e klasave, por të cilave u kërkohet të përmbushin standardet e integritetit të klasës "B" vetëm për aq sa është e arsyeshme dhe praktike;

.2 në rastin e një anijeje të mbrojtur nga një sistem automatik spërkatës që përputhet me dispozitat e Rregullores II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.100, koridoret e korridorit të materialeve të klasit 'B' mund të përfundojnë në një tavan në korridor. me kusht që tavani i tillë të jetë prej materiali i cili, në trashësi dhe përbërje, është i pranueshëm në ndërtimin e ndarjeve të klasit 'B'.

Pavarësisht nga kërkesat e paragrafit 2.2.4, të tilla kufje dhe tavane duhet të plotësojnë standardet e integritetit të klasës 'B' vetëm për aq sa është e arsyeshme dhe praktike. Të gjitha dyert dhe kornizat në këto korniza duhet të jenë prej materialesh jo të djegshme dhe duhet të

ndërtohen dhe ngrihen në mënyrë të tillë që të ofrojnë rezistencë të konsiderueshme ndaj zjarrit.

2.2.2.3. Të gjitha pjesët mbrojtëse të kërkuara të jenë ndarje të klasës 'B', me përjashtim të koridoreve të përshkruara në paragrafin 2.2.2.2, do të shtrihen nga kuverta në kuvertë dhe në bordë ose kufij të tjerë, përveç rasteve kur tavanet ose veshjet e vazhdueshme të klasës 'B' janë të pajisura në të dy anët e mbulesat janë të paktën të së njëjtës rezistencë ndaj zjarrit si pjesa e murit, në të cilin rast pjesa e murit mund të përfundojë në tavanin ose rreshtimin e vazhdueshëm.

2.2.3. Integriteti i zjarrit i bulkheads dhe kuvertën në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë

2.2.3.1. Përveç pajtueshmërisë me dispozitat specifike për integritetin ndaj zjarrit të mbulesave dhe kuvertave të përmendura diku tjetër në këtë pjesë, integriteti minimal i zjarrit i të gjitha pjesëve dhe kuvertave duhet të jetë siç përshkruhet në tabelat 9.1 dhe 9.2.

2.2.3.2. Kërkesat e mëposhtme do të rregullojnë zbatimin e tabelave:

.1 Tabela 9.1 do të zbatohet për pjesët kufitare që nuk kufizojnë as zonat kryesore vertikale as ato horizontale. Tabela 9.2 do të zbatohet për kuvertën që nuk formojnë shkallë në zonat kryesore vertikale dhe nuk kufizojnë zonat horizontale.

.2 Për përcaktimin e standardeve të duhura të integritetit të zjarrit që do të zbatohen në kufijtë midis hapësirave ngjitur, hapësira të tilla klasifikohen sipas rrezikut të tyre nga zjarri siç tregohet në kategoritë (1) deri në (14). Kur përmbajtja dhe përdorimi i një hapësire janë të tilla që ka dyshime për klasifikimin e saj për qëllimin e kësaj Rregulloreje II-2/C/9, ajo do të trajtohet si një hapësirë brenda kategorisë përkatëse që ka kërkesat më të rrepta kufitare. . Titulli i secilës kategori synohet të jetë tipik dhe jo kufizues. Numri në kllapa para secilës kategori i referohet kolonës ose rreshtit të aplikueshëm në tabela.

(1) Stacionet e kontrollit:

- hapësirat që përmbajnë burime emergjente të energjisë dhe ndriçimit,

- kabina me rrota dhe dhoma e skive,

- hapësirat që përmbajnë pajisjet radio të anijes,

- dhomat e fikjes së zjarrit, dhomat e kontrollit të zjarrit dhe stacionet e regjistrimit të zjarrit,

— dhoma e kontrollit për makineritë shtytëse kur ndodhet jashtë hapësirës së makinerive shtytëse

- hapësirat që përmbajnë pajisje të centralizuara të alarmit të zjarrit,

— hapësirat që përmbajnë stacione dhe pajisje të sistemit të adresave publike të centralizuar emergjente.

(2) Shkallët:

— shkallët e brendshme, ashensorët dhe shkallët lëvizëse (përveç atyre që përfshihen tërësisht në hapësirat e makinerive) për pasagjerët dhe ekuipazhin dhe rrethimet në to

— në lidhje me këtë një shkallë e cila është e mbyllur vetëm në një nivel do të konsiderohet si pjesë e hapësirës nga e cila nuk ndahet me një derë zjarri.

(3) Korridoret:

— korridoret e pasagjerëve dhe ekuipazhit.

(4) Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të arratisjes

- zona e depozitimit të mjeteve të mbijetesës,

- hapësira të hapura në kuvertë dhe shëtitore të mbyllura që formojnë stacionet e hipjes dhe uljes së varkave të shpëtimit dhe gomones së shpëtimit,

- stacionet e grumbullimit , të brendshme dhe të jashtme,

— shkallët e jashtme dhe kuvertat e hapura të përdorura për rrugët e arratisjes,

— Ana e anijes në vijën ujore në gjendjen më të lehtë të detit, anët e superstrukturës dhe të kuvertës së vendosur poshtë dhe ngjitur me gomonen e shpëtimit dhe zonat e embarkimit të rrëshqitjes së evakuimit.

(5) Hapësirat e kuvertës së hapur:

- hapësirat e hapura në kuvertë dhe shëtitoret e mbyllura pa stacionet e hipjes dhe uljes së varkave të shpëtimit dhe gomones së shpëtimit

— hapësirat ajrore (hapësira jashtë superstrukturave dhe kuvertave).

(6) Hapësirat e akomodimit me rrezik të vogël zjarri:

— kabina që përmbajnë mobilje dhe mobilim me rrezik të kufizuar zjarri

- zyrat dhe dispanseritë që përmbajnë mobilje dhe orendi me rrezik të kufizuar zjarri,

- hapësira publike që përmbajnë mobilje dhe orendi me rrezik të kufizuar zjarri dhe që kanë një sipërfaqe kuvertë më pak se 50 m2.

(7) Hapësirat e akomodimit me rrezik mesatar zjarri:

- hapësira si në kategorinë (6) më sipër, por që përmbajnë mobilje dhe mobilim të ndryshëm nga rreziku i kufizuar nga zjarri,

- hapësira publike që përmbajnë mobilje dhe mobilim me rrezik të kufizuar zjarri dhe që kanë një sipërfaqe kuvertë prej 50 m2 ose më shumë,

- dollapë të izoluar dhe depo të vogla në hapësira akomoduese që kanë sipërfaqe më pak se 4 m2 (në të cilat nuk ruhen likuide të ndezshme)

- dyqanet e shitjes,

— dhomat e projeksionit të filmave dhe ruajtjes së filmit,

— Kuzhina diete (që nuk përmbajnë flakë të hapur)

— pastrimi i dollapëve të ingranazheve (në të cilët nuk ruhen likuide të ndezshme)

- laboratorë (në të cilët nuk ruhen likuide të ndezshme),

- farmacitë

- dhoma të vogla tharjeje (me një sipërfaqe kuvertë prej 4 m2 ose më pak),

- dhoma të llojeve,

- sallat e operacionit.

(8) Hapësirat e akomodimit me rrezik më të madh zjarri:

- hapësira publike që përmbajnë mobilje dhe mobilim të ndryshëm nga rreziku i kufizuar i zjarrit dhe që kanë një sipërfaqe kuvertë prej 50 m2 ose më shumë,

— berbere dhe sallone bukurie

- sauna,

- dyqanet e shitjes.

(9) Hapësirat sanitare dhe të ngjashme:
— objektet sanitare komunale, dush, banja, dollapë uji, etj.,

- dhoma të vogla lavanderi,

- Zona e pishinës së brendshme,

— qilar të izoluar që nuk përmbajnë pajisje gatimi në hapësirat e akomodimit,
— objektet sanitare private konsiderohen si një pjesë e hapësirës në të cilën ndodhen.

(10) Tanke, boshllëqe dhe hapësira makinerish ndihmëse që kanë pak ose aspak rrezik zjarri:

- rezervuarët e ujit që përbëjnë pjesë të strukturës së anijes;

- zbrazëti dhe diga me arkë;

- hapësirat ndihmëse të makinerive që nuk përmbajnë makineri që kanë një sistem lubrifikimi nën presion dhe ku ndalohet ruajtja e lëndëve të djegshme, si p.sh.

— dhomat e ventilimit dhe të ajrit të kondicionuar; dhoma e erës; dhoma e ingranazheve drejtuese; dhoma e pajisjeve të stabilizatorit ; dhoma e motorëve të shtytjes elektrike; dhoma që përmbajnë centrale të seksioneve dhe pajisje thjesht elektrike të ndryshme nga transformatorët elektrikë të mbushur me vaj (mbi 10 kVA); rrugica me bosht dhe tunele tubash; hapësirat për pompat dhe makineritë ftohëse (që nuk trajtojnë apo përdorin likuide të ndezshme),

- trungjet e mbyllura që shërbejnë për hapësirat e listuara më sipër,

— trungje të tjera të mbyllura si trungjet e tubave dhe kabllove.

(11) Hapësirat e makinerive ndihmëse, hapësirat e ngarkesave, rezervuarët e ngarkesave dhe të

tjera të naftës dhe hapësira të tjera të ngjashme me rrezik të moderuar zjarri:

- rezervuarët e naftës së ngarkesave

- stoqet e ngarkesave, trungjet dhe hapjet,

- dhoma frigoriferike

- rezervuarët e karburantit të naftës (ku instalohen në një hapësirë të veçantë pa makineri),

— rrugicat e boshteve dhe tunelet e tubacioneve që lejojnë ruajtjen e lëndëve të djegshme,

- hapësirat ndihmëse të makinerive si në kategorinë (10) që përmbajnë makineri që kanë një sistem lubrifikimi nën presion ose ku lejohet ruajtja e lëndëve të djegshme,

- stacionet e karburantit të naftës,

- hapësirat që përmbajnë transformatorë elektrikë të mbushur me vaj (mbi 10 kVA),

- hapësira që përmbajnë motorë të vegjël me djegie të brendshme me fuqi të prodhimit deri në 110 kW gjeneratorë lëvizës, spërkatës, pompa kulluese ose zjarrfikëse, pompa grumbullimi, etj.

- trungje të mbyllura që shërbejnë për hapësirat e listuara më sipër.

(12) Hapësirat e makinerive dhe galerat kryesore:

- dhomat kryesore të makinerive shtytëse (përveç dhomave të motorëve me shtytje elektrike) dhe dhomat e kaldajave,

- hapësirat e makinerive ndihmëse të ndryshme nga ato të kategorive (10) dhe (11) që përmbajnë makineri me djegie të brendshme ose njësi të tjera djegëse, ngrohjeje ose pompimi vaji,

- galerat dhe anekset kryesore,

- trungjet dhe këllëfët në hapësirat e listuara më sipër.

(13) Dhomat e magazinave, punishtet, qilarët, etj.:

- qilarët kryesorë të pa aneksuar në galerat,

- Lavanderia kryesore,

- dhoma të mëdha tharjeje (me një sipërfaqe kuvertë më shumë se 4 m2),

- dyqane të ndryshme,

- dhomat e postës dhe bagazheve,

- dhomat e plehrave

— punishte (jo pjesë e hapësirave të makinerive, galerive, etj.),

- dollapët dhe magazinat me sipërfaqe më të mëdha se 4 m2, përveç atyre hapësirave që kanë dispozita për ruajtjen e likuide ve të ndezshme.

(14) Hapësira të tjera në të cilat ruhen likuide t e ndezshme:
- dollapët e bojës,
- dhomat e magazinimit që përmbajnë likuide të ndezshme (përfshirë ngjyrat, ilaçet, etj.)

— laboratorë (në të cilët ruhen likuide të ndezshme).

.3 Kur tregohet një vlerë e vetme për integritetin e zjarrit të një kufiri midis dy hapësirave, kjo vlerë do të zbatohet në të gjitha rastet.

.4 Nuk ka kërkesa të veçanta për materialin ose integritetin e kufijve ku në tabela shfaqet vetëm një vizë.

.5 Drejtoria e Përgjithshme Detare do të përcaktojë në lidhje me hapësirat e kategorisë (5) nëse vlerat e izolimit në tabelën 9.1 do të zbatohen për skajet e kuvertësve dhe superstrukturave, dhe nëse vlerat e izolimit në tabelën 9.2 do të zbatohen për kuvertën e motit. Në asnjë rast kërkesat e kategorisë (5) të tabelave 9.1 ose 9.2 nuk do të kërkojnë mbyllje të hapësirave të cilat sipas mendimit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare nuk duhet të mbyllen.

2.2.3.3. Tavanet ose veshjet e vazhdueshme të klasës 'B', në lidhje me kuvertën ose ballkonet përkatëse, mund të pranohen se kontribuojnë tërësisht ose pjesërisht në izolimin dhe integritetin e kërkuar të një ndarjeje.

2.2.3.4. Ndërtimi dhe rregullimi i saunave

2.2.3.4.1 Perimetri i saunës duhet të jetë i kufijve të klasës 'A' dhe mund të përfshijë dhomat e zhveshjes, dushet dhe tualetet. Sauna duhet të jetë e izoluar sipas standardit A-60 ndaj hapësirave të tjera përveç atyre brenda perimetrit dhe hapësirave të kategorive (5), (9) dhe (10).

2.2.3.4.2 Banjot me akses të drejtpërdrejtë në sauna mund të konsiderohen si pjesë e tyre. Në raste të tilla, dera midis saunës dhe banjës nuk duhet të jetë në përputhje me kërkesat e sigurisë nga zjarri.

2.2.3.4.3 Veshja tradicionale prej druri në pjesën e sipërme dhe në tavan lejohet në saunë. Tavani mbi furrë duhet të jetë i veshur me një pllakë jo të djegshme me një hendek ajri prej të paktën 30 mm. Distanca nga sipërfaqet e nxehta tek materialet e djegshme duhet të jetë së paku 500 mm ose materialet e djegshme duhet të mbrohen (p.sh. pllakë jo e djegshme me një hendek ajri prej të paktën 30 mm).

2.2.3.4.4 Stolat tradicionale prej druri lejohen të përdoren në saunë.

2.2.3.4.5 Dera e saunës duhet të hapet nga jashtë duke e shtyrë.

2.2.3.4.6 Furrat me ngrohje elektrike duhet të pajisen me një kohëmatës.

Tabela 9.1

Blloqe që nuk kufizojnë as zonat kryesore vertikale dhe as ato horizontale

Hapësirat		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Stacionet e kontrollit	(1)	B-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Shkallët	(2)		A-0 (a)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0 (c)	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Korridoret	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të arratisjes	(4)					A-0	A-60 (b,d)	A-60 (b,d)	A-60 (b,d)	A-0(d)	A-0	A-60(b)	A-60(b)	A-60(b)	A-60(b)
Hapësira të hapura në kuvertë	(5)					-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat e akomodimit me rrezik të vogël zjarri	(6)						B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Hapësirat e akomodimit me rrezik mesatar zjarri	(7)							B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Hapësirat e akomodimit me rrezik më të madh zjarri	(8)								B-0	C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësira sanitare dhe të ngjashme	(9)									C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanke, boshllëqe dhe hapësira makinerish ndihmëse ka pak ose aspak rrezik zjarri	(10)										A-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat ndihmëse të makinerive, hapësirat e ngarkesave, rezervuarët e ngarkesave dhe të tjera të naftës dhe hapësira të tjera të ngjashme me rrezik zjarri mesatar	(11)											A-0(a)	A-0	A-0	A-15
Hapësirat e makinerive dhe galerat kryesore	(12)												A-0(a)	A-0	A-60
Depo, punishte, qilar etj	(13)													A-0(a)	A-0
Hapësira të tjera në të cilat ruhen likuide t e ndezshme	(14)														A-30

Tabela 9.2

Kuvertat as nuk formojnë shkallë në zonat kryesore vertikale dhe as nuk kufizojnë zonat horizontale

Hapësirat		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Stacionet e kontrollit	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Shkallët	(2)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30
Korridoret	(3)	A-15	A-0	A-0(a)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Stacionet e evakuimit dhe rrugët e jashtme të arratisjes	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësira të hapura në kuvertë	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat e akomodimit me rrezik të vogël zjarri	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat e akomodimit me rrezik mesatar zjarri	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat e akomodimit me rrezik më të madh zjarri	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësira sanitare dhe të ngjashme	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanke, boshllëqe dhe hapësira makinerish ndihmëse ka pak ose aspak rrezik zjarri	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësirat ndihmëse të makinerive, hapësirat e ngarkesave, rezervuarët e ngarkesave dhe të tjera të naftës dhe hapësira të tjera të ngjashme me rrezik zjarri mesatar	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0(a)	A-0	A-0	A-30
Hapësirat e makinerive dhe galerat kryesore	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-30	A-30(a)	A-0	A-60
Depo, punishte, qilar etj	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Hapësira të tjera në të cilat ruhen likuide t e ndezshme	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Shënimet që do të zbatohen në tabelat 9.1 dhe 9.2

(a) Aty ku hapësirat ngjitur janë në të njëjtën kategori numerike dhe mbishkrimi "a" shfaqet, nuk duhet të vendoset një ndarje ose kuvertë midis këtyre hapësirave nëse konsiderohet e panevojshme nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Për shembull, në kategorinë (12) nuk është e nevojshme të kërkohet një mbulesë ndërmjet galerisë dhe qilarëve të saj të aneksuar, me kusht që pjesa dhe kuvertët e qilarit të ruajnë integritetin e kufijve të galerisë. Megjithatë, kërkohet një ndarje midis një galerie dhe një hapësire makinerie edhe pse të dyja hapësirat janë në kategorinë (12).

(b) Ana e anijes, në vijën ujore në gjendjen më të lehtë të detit, anët e superstrukturës dhe e kuvertës së vendosur poshtë dhe ngjitur me gomonen e shpëtimit dhe rrëshqitësit e evakuimit mund të reduktohen në 'A-30'.

(c) Kur tualetet publike janë instaluar plotësisht brenda mbylljes së shkallëve, pjesa e tualetit publik brenda mbylljes së shkallëve mund të jetë e integritetit të klasës 'B'.

(d) Kur hapësirat e kategorive (6), (7), (8) dhe (9) janë të vendosura plotësisht brenda perimetrit të jashtëm të stacionit të grumbullimit , kufijtë e këtyre hapësirave lejohen të jenë të klasës 'B-0'. integriteti. Pozicionet e kontrollit për instalimet audio, video dhe dritë mund të konsiderohen si pjesë e stacionit të grumbullimit .

Shënime të përgjithshme shtesë për tabelën 9.1 kur aplikohen për ndarjet vertikale të bëra prej alumini

1. Si rregull i përgjithshëm, të dyja anët duhet të izolohen sipas standardit të treguar në tabelën 9.1.

2. Në kufijtë ku njëra nga anët është përballë hapësirave të kategorisë (5), (6), (9) ose (10) dhe ana tjetër është përballë hapësirave të çdo kategorie tjetër nga ato, vetëm pala përballë hapësirës së fundit. duhet të izolohet sipas standardit të treguar në tabelën 9.1.

3. Në kufijtë ku të dyja hapësirat përfshihen në kategoritë (5), (6), (9) ose (10), duhet të ndiqen kriteret e mëposhtme:

i . Kuvertë e hapur (5)/Hapësira e akomodimit me rrezik të vogël zjarri (6) - Izolimi duhet të instalohet vetëm përballë hapësirës së akomodimit.

ii. Kuvertë e hapur (5)/Hapësirë sanitare (9) - Izolimi duhet të instalohet vetëm përballë hapësirës sanitare.

iii. Kuvertë e hapur (5)/Depozita, zbrazëti dhe hapësira makinerish ndihmëse që kanë pak ose aspak rrezik zjarri (10) - Izolimi duhet të instalohet vetëm përballë hapësirës (10). Megjithatë, kur hapësira (10) është një rezervuar ose një hapësirë boshe, nuk ka nevojë të instalohet izolim në asnjërën anë.

iv. Hapësira e akomodimit me rrezik të vogël zjarri (6)/Hapësira sanitare (9) - tabela 9.1 tregon një standard C midis këtyre dy hapësirave. Prandaj, nuk ka nevojë për izolim në asnjërën anë.

v. Hapësira e akomodimit me rrezik të vogël zjarri (6)/Depozitat, zbrazëtitë dhe hapësirat e makinerive ndihmëse që kanë pak ose aspak rrezik zjarri (10) - izolimi duhet të instalohet vetëm përballë hapësirës së akomodimit.

vi. Hapësira sanitare (9)/Rezervuarët, zbrazëtitë dhe hapësirat ndihmëse të makinerive që kanë pak ose aspak rrezik zjarri (10) - izolimi duhet të instalohet vetëm përballë hapësirës sanitare, përveç rasteve kur hapësira e kategorisë (10) është një hapësirë makineria ndihmëse me pak ose aspak zjarr rrezik, me ç'rast izolimi do të vendoset vetëm përballë hapësirës së kategorisë (10).

vii. Predha anësore brenda hapësirave të kategorive të ndryshme nga (5), (6), (9) ose (10) do të izolohet deri në kuvertën e mureve sipas standardit të treguar në tabelën 9.1, duke supozuar se hapësira ngjitur është e kategorisë (5).

Shënime të përgjithshme shtesë për tabelën 9.2 kur aplikohen për ndarjet horizontale të bëra prej alumini

1. Si rregull i përgjithshëm, të dyja anët duhet të izolohen sipas standardit të treguar në tabelën 9.2.

2. Në kufijtë ku njëra nga anët është përballë hapësirave të kategorisë (5), (6), (9) dhe (10) dhe ana tjetër është përballë hapësirave të çdo kategorie tjetër nga ato, vetëm pala përballë hapësirës së fundit. duhet të izolohet sipas standardit të treguar në tabelën 9.2.

3. Në kufijtë ku të dyja hapësirat përfshihen në kategoritë (5), (6), (9) ose (10), izolimi do të vendoset vetëm në pjesën e poshtme.

4. Kur hapësira sipër kufirit është e pajisur me instalime fikse zjarrfikëse, izolimi duhet të sigurohet vetëm në pjesën e poshtme të ndarjes, me përjashtim të hapësirave të ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro.

2.2.4. Integriteti i zjarrit i ballkoneve dhe kuvertave në anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë

2.2.4.1. Përveç pajtueshmërisë me dispozitat specifike për integritetin ndaj zjarrit të ballkoneve dhe kuvertave të përmendura diku tjetër në këtë pjesë, integriteti minimal i zjarrit i pjesëve dhe kuvertave duhet të jetë siç përshkruhet në tabelat 9.3 dhe 9.4, sipas rastit.
2.2.4.2. Kërkesat e mëposhtme do të rregullojnë zbatimin e tabelave:

.1 Tabelat 9.3 dhe 9.4 do të zbatohen respektivisht për ballkonet dhe kuvertën që ndajnë hapësirat ngjitur.

.2 Për përcaktimin e standardeve të përshtatshme të integritetit të zjarrit që do të zbatohen në ndarjet ndërmjet hapësirave ngjitur, hapësira të tilla klasifikohen sipas rrezikut të tyre nga zjarri siç tregohet në kategoritë (1) deri në (11) më poshtë. Kur përmbajtja dhe përdorimi i një hapësire janë të tilla që ka dyshime për klasifikimin e saj për qëllimin e kësaj Rregulloreje II-2/C/9, ajo do të trajtohet si një hapësirë brenda kategorisë përkatëse që ka kërkesat më të rrepta kufitare. . Titulli i secilës kategori synohet të jetë tipik dhe jo kufizues. Numri në kllapa para secilës kategori i referohet kolonës ose rreshtit të aplikueshëm në tabela.

(1) Stacionet e kontrollit:

- hapësirat që përmbajnë burime emergjente të energjisë dhe ndriçimit,

- kabina me rrota dhe dhoma e skive,

- hapësirat që përmbajnë pajisjet radio të anijes,

- dhomat e fikjes së zjarrit, dhomat e kontrollit të zjarrit dhe stacionet e regjistrimit të zjarrit,

- dhoma e kontrollit për makineritë shtytëse kur ndodhet jashtë hapësirës së makinerive shtytëse,

- hapësirat që përmbajnë pajisje të centralizuara të alarmit të zjarrit.
(2) Korridoret:

— korridoret dhe lobet e pasagjerëve dhe ekuipazhit.

(3) Hapësirat e akomodimit:

- hapësirat e përcaktuara në Rregulloren II-2/A/3, paragrafi 1, duke përjashtuar korridoret.

(4) Shkallët:

— shkallët e brendshme, ashensorët dhe shkallët lëvizëse (përveç atyre që përfshihen tërësisht në hapësirat e makinerive) dhe rrethimet në to,

- në lidhje me këtë, një shkallë e cila është e mbyllur vetëm në një nivel do të konsiderohet si pjesë e hapësirës nga e cila nuk është e ndarë nga një derë zjarri

(5) Hapësirat e shërbimit (me rrezik të ulët):

— dollapët dhe depot që nuk kanë dispozita për ruajtjen e likuide ve të ndezshme dhe me sipërfaqe më pak se 4 m2 dhe dhomat e tharjes dhe lavanderi.

(6) Hapësirat e makinerive të kategorisë A:

- hapësirat siç përcaktohet në Rregulloren II-2/A/3, paragrafi 31.

(7) Hapësira të tjera makinerie:

- hapësirat e përcaktuara në Rregulloren II-2/A/3, paragrafi 30, duke përjashtuar hapësirat e makinerive të kategorisë A.

(8) Hapësirat e ngarkesave:

— të gjitha hapësirat e përdorura për ngarkesa (duke përfshirë rezervuarët e vajit të ngarkesave) dhe rrugët e trungut dhe hapësirat për hapësira të tilla, përveç hapësirave të kategorive të veçanta.

(9) Hapësirat e shërbimit (rrezik i lartë):

— galeritë, qilarët që përmbajnë pajisje gatimi, dhomat e bojës dhe llambave, dollapët dhe magazinat me sipërfaqe 4 m2 ose më shumë, hapësira për ruajtjen e likuide ve të ndezshme, sauna dhe punishte të ndryshme nga ato që janë pjesë e hapësirave të makinerive.

(10) Kuvertën e hapur

- hapësirat e hapura të kuvertës dhe shëtitoret e mbyllura që nuk kanë rrezik zjarri. Hapësirat ajrore (hapësira jashtë superstrukturave dhe kuvertave).

(11) Hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro:

- hapësirat siç përcaktohen në Rregulloren II-2/A/3, paragrafët 41 dhe 46

.3 Në përcaktimin e standardit të zbatueshëm të integritetit të zjarrit të një kufiri midis dy hapësirave brenda një zone kryesore vertikale ose zonës horizontale e cila nuk mbrohet nga një sistem automatik spërkatës që është në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.100 ose midis zonave të tilla asnjëra prej të cilave nuk është e mbrojtur në këtë mënyrë, do të zbatohet vlera më e lartë nga dy vlerat e dhëna në tabela.

.4 Në përcaktimin e standardit të zbatueshëm të integritetit të zjarrit të një kufiri midis dy hapësirave brenda një zone kryesore vertikale ose zonës horizontale e cila mbrohet nga një sistem automatik spërkatës që është në përputhje me dispozitat e Rregullores II-2/C/10, nënparagrafi 6.1.100 ose ndërmjet zonave të tilla, të cilat të dyja janë të mbrojtura në këtë mënyrë, do të zbatohet vlera më e vogël nga dy vlerat e dhëna në tabela. Kur një zonë e spërkatur dhe një zonë jo e spërkatur takohen brenda hapësirave akomoduese dhe shërbimi, vlera më e lartë nga dy vlerat e dhëna në tabela do të zbatohet për ndarjen midis zonave.

2.2.4.3. Tavanet ose veshjet e vazhdueshme të klasës 'B', në lidhje me kuvertën ose ballkonet përkatëse, mund të pranohen se kontribuojnë, tërësisht ose pjesërisht, në izolimin dhe integritetin e kërkuar të një ndarjeje.

2.2.4.4. Kufijtë e jashtëm, të cilët kërkohet në Rregulloren II-2/C/11, paragrafi 2, të jenë prej çeliku ose material tjetër ekuivalent, mund të shpohen për montimin e dritareve dhe shtizave anësore, me kusht që të mos ketë kërkesë që kufijtë e tillë të kenë klasën "A". integriteti diku tjetër në këtë pjesë. Në mënyrë të ngjashme, në kufij të tillë që nuk kërkohet të kenë integritet të klasit 'A', dyert mund të jenë prej materialesh për kënaqësinë e Drejtorisë së Përgjithshme Detare.

2.2.4.5. Saunat duhet të jenë në përputhje me paragrafin 2.2.3.4.

Tabela 9.3

Integriteti i zjarrit i bulkheads që ndajnë hapësirat ngjitur

Hapësirat		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Stacionet e kontrollit	(1)	A-0 (c)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(*)	A-60
Korridoret	(2)		C (e)	B-0(e)	A-0 (a) B-0 (e)	B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (d)	(*)	A-30
Hapësirat e akomodimit	(3)			C (e)	A-0 (a) B-0 (e)	B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (d)	(*)	A-30 A-0(d)
Shkallët	(4)				A-0 (a) B-0 (e)	A-0 (a) B-0 (e)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (d)	(*)	A-30
Hapësirat e shërbimit (me rrezik të ulët)	(5)					C (e)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e makinerive të kategorisë A	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Hapësira të tjera makinerish	(7)							A-0(b)	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e ngarkesave	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e shërbimit (rrezik të lartë)	(9)									A-0(b)	(*)	A-30
Kuvertë të hapura	(10)											A-0
Hapësirat e kategorive të veçanta	(11)											A-30

Tabela 9.4
Integriteti i zjarrit i kuvertës që ndajnë hapësirat ngjitur

Hapësirat poshtë ↓Hapësira sipër →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Stacionet e kontrollit	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Korridoret	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e akomodimit	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0(d)
Shkallët	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e shërbimit (me rrezik të ulët)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e makinerive të kategorisë A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60(f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Hapësira të tjera makinerish	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e ngarkesave	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Hapësirat e shërbimit (rrezik të lartë)	(9)	A-60	A-30 A-0(d)	A-30 A-0(d)	A-30 A-0(d)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Kuvertë të hapura	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	-	A-0
Hapësirat e kategorive të veçanta	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0(d)	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Shënimet duhet të zbatohen për të dyja tabelat 9.3 dhe 9.4, sipas rastit.

(a) Për sqarim se çfarë vlen, shih paragrafët 2.2.2 dhe 2.2.5.

(b) Aty ku hapësirat janë të së njëjtës kategori numerike dhe mbishkrimi 'b' shfaqet, një pjesë ose kuvertë e vlerësimit të paraqitur në tabela kërkohet vetëm kur hapësirat ngjitur janë për një qëllim tjetër, p.sh. në kategorinë (9). Një galerë pranë një galere nuk kërkon një pjesë të madhe, por një galerë pranë dhomës së bojës kërkon një ndarje 'A-0'.

(c) Mbajtësit që ndajnë kabinën e rrotave dhe dhomën e skive nga njëra-tjetra mund të jenë të klasifikimit 'B-0'.

(d) Shih paragrafët 2.2.4.2.3 dhe 2.2.4.2.4 të kësaj Rregulloreje II-2/C/9.

(e) Për zbatimin e paragrafit 2.2.1.1.2, 'B-0' dhe 'C', ku paraqiten në tabelën 9.3, do të lexohen si 'A-0'.

(f) Izolimi nga zjarri nuk duhet të vendoset nëse hapësira e makinerisë në kategorinë (7) ka pak ose aspak rrezik zjarri.

(*) Kur një yll shfaqet në tabela, ndarja kërkohet të jetë prej çeliku ose materiali tjetër ekuivalent, por nuk kërkohet të jetë i standardit të klasës 'A'. Megjithatë, kur një kuvertë, përveç hapësirës së kategorisë (10), depërtohet për kalimin e kabllove elektrike, tubave dhe kanaleve të ventilimit, një depërtim i tillë duhet të bëhet ngushtë për të parandaluar kalimin e flakës dhe tymit. Ndarjet ndërmjet stacioneve të kontrollit (gjeneratorëve të urgjencës) dhe kuvertave të hapura mund të kenë hapje të marrjes së ajrit pa mjete për mbyllje, përveç rasteve kur është instaluar një sistem fiks zjarrfikës me gaz.

Për zbatimin e paragrafit 2.2.1.1.2. një yll, ku shfaqet në tabelën 9.4, përveç kategorive (8) dhe (10), do të lexohet si 'A-0'.

Shënime të përgjithshme shtesë për tabelën 9.3 kur aplikohen për ndarjet vertikale të bëra prej alumini

1. Si rregull i përgjithshëm, të dyja anët duhet të izolohen sipas standardit të treguar në tabelën 9.3.

2. Në kufijtë ku njëra nga anët është përballë hapësirave të kategorisë (5) ose (10) dhe ana tjetër është përballë hapësirave të çdo kategorie të ndryshme nga ato, vetëm ana përballë hapësirës së fundit duhet të izolohet sipas standardit të treguar. në tabelën 9.3.

Shënime të përgjithshme shtesë për tabelën 9.4 kur aplikohen për ndarjet horizontale të bëra prej alumini

1. Si rregull i përgjithshëm, të dyja anët duhet të izolohen sipas standardit të treguar në tabelën 9.4

2. Në kufijtë ku njëra nga anët është përballë hapësirave të kategorisë (5) dhe (10) dhe ana tjetër është përballë hapësirave të çdo kategorie tjetër të ndryshme nga ato, vetëm ana përballë hapësirës së fundit duhet të izolohet sipas standardit të treguar. në tabelën 9.4.

3. Kur hapësira sipër në kufi është e pajisur me instalime fikse zjarrfikëse, izolimi duhet të sigurohet vetëm në pjesën e poshtme të ndarjes, me përjashtim të hapësirave të ngarkesave të kategorisë së veçantë dhe ro-ro.

2.2.5 Mbrojtja e shkallëve dhe ashensorëve në hapësirat akomoduese dhe të shërbimit

2.2.5.1. Të gjitha shkallët duhet të jenë brenda rrethimeve të formuara nga divizionet e klasit 'A', me mjete pozitive të mbylljes së të gjitha hapjeve përveç se:

.1 Një shkallë që lidh vetëm dy kuvertë nuk ka nevojë të mbyllet, me kusht që integriteti i kuvertës të ruhet nga pjesët mbrojtëse ose dyert e duhura në një hapësirë ndërmjet kuvertës. Kur një shkallë mbyllet në një hapësirë ndërmjet katetës, mbyllja e shkallëve duhet të mbrohet në përputhje me tabelat për kuvertën në paragrafët 2.2.3 dhe 2.2.4;

.2 shkallët mund të vendosen në hapësirë të hapur në një hapësirë publike, me kusht që të shtrihen tërësisht brenda kësaj hapësire publike.

2.2.5.2. Trungjet e ashensorit duhet të jenë të pajisura në mënyrë që të parandalojnë kalimin e tymit dhe flakës nga njëra dysheme në tjetrën dhe duhet të pajisen me mjete mbyllëse në mënyrë që të lejojnë kontrollin e rrymës dhe tymit.

2.2.6. Rregullimi i ballkoneve të kabinës Kutitë e pjesshme pa ngarkesë që ndajnë ballkonet e kabinës ngjitur duhet të jenë në gjendje të hapen nga ekuipazhi nga secila anë për qëllime të shuarjes së zjarreve.

2.2.7. Mbrojtja e atriumeve

2.2.7.1. Atriumet duhet të jenë brenda rrethimeve të formuara nga divizione të klasit 'A' që kanë një shkallë zjarri të përcaktuar në përputhje me tabelat 9.2 dhe 9.4, sipas rastit.

2.2.7.2. Kuvertat që ndajnë hapësirat brenda atriumeve duhet të kenë një shkallë zjarri të përcaktuar në përputhje me tabelat 9.2 dhe 9.4, sipas rastit.
3. Depërtimet në ndarjet rezistente ndaj zjarrit dhe parandalimi i transmetimit të nxehtësisë

3.1. Kur ndarjet e klasës 'A' depërtohen për kalimin e kabllove elektrike, tubacioneve, trungut, kanaleve etj., ose për trarët, trarët ose pjesët e tjera strukturore, depërtime të tilla duhet të testohen në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit për të siguruar që rezistenca ndaj zjarrit e divizioneve nuk është e dëmtuar. Në rastin e kanaleve të ventilimit, zbatohen paragrafët 7.1.2 dhe 7.3.1. Megjithatë, kur një depërtim tubi është bërë prej çeliku ose materiali ekuivalent me trashësi 3 mm ose më të madhe dhe gjatësi jo më pak se 900 mm (mundësisht 450 mm në secilën anë të ndarjes) dhe pa hapje, nuk kërkohet testim. Depërtime të tilla duhet të izolohen në mënyrë të përshtatshme me shtrirjen e izolimit në të njëjtin nivel të ndarjes.

3.2. Kur ndarjet e klasës 'B' depërtohen për kalimin e kabllove elektrike, tubacioneve, trungut, kanaleve etj., ose për montimin e terminaleve të ventilimit, pajisjeve të ndriçimit dhe pajisjeve të ngjashme, duhet të merren masa për të siguruar që rezistenca ndaj zjarrit të divizioneve nuk është zhvlerësuar, duke iu nënshtruar dispozitave të paragrafit 7.3.2. Tuba të ndryshëm nga çeliku ose bakri që depërtojnë në ndarjet e klasës 'B' do të mbrohen nga:

.1 një pajisje depërtimi të testuar nga zjarri, e përshtatshme për rezistencën ndaj zjarrit të divizionit të shpuar dhe llojin e tubit të përdorur; ose

.2 një mëngë çeliku, që ka një trashësi jo më të vogël se 1,8 mm dhe një gjatësi prej jo më pak se 900 mm për diametrat e tubave 150 mm ose më shumë dhe jo më pak se 600 mm për diametrat e tubave më pak se 150 mm (preferohet të ndarë në mënyrë të barabartë në secilën anë të ndarjes). Tubi duhet të lidhet me skajet e mëngës me anë të fllanxhave ose bashkimeve ose hapësira midis mëngës dhe tubit nuk duhet të kalojë 2,5 mm ose çdo hapësirë midis tubit dhe mëngës duhet të bëhet ngushtë me anë të padjegshme ose të tjera. material i përshtatshëm.

3.3. Tubat metalikë të paizoluar që depërtojnë në ndarjet e klasit 'A' ose 'B' duhet të jenë prej materialesh që kanë një temperaturë shkrirje e cila i kalon 950 °C për ndarjet e klasës 'A-0' dhe 850 °C për ndarjet e klasës 'B-0'.

3.4. Në miratimin e detajeve strukturore të mbrojtjes nga zjarri, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të ketë parasysh rrezikun e transmetimit të nxehtësisë në kryqëzimet dhe pikat terminale të barrierave termike të kërkuara.

Në zbatimin e masave kundër zjarrit, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të ndërmarrë hapa për të parandaluar transferimin e nxehtësisë përmes urave të nxehtësisë, p.sh. ndërmjet kuvertave dhe pjesëve mbrojtëse.

Izolimi i një kuverte ose ballore duhet të kryhet përtej pikës së depërtimit, kryqëzimit ose terminalit për një distancë prej të paktën 450 mm në rastin e strukturave prej çeliku dhe alumini. Nëse një hapësirë ndahet me një kuvertë ose një ndarje të standardit të klasit 'A' që ka izolim të vlerave të ndryshme, izolimi me vlerën më të lartë duhet të vazhdojë në kuvertë ose mur ndarës me izolimin e vlerës më të vogël për një distancë prej të paktën 450 mm.

4. Mbrojtja e hapjeve në divizionet kundër zjarrit

4.1.1. Depërtime dhe hapje në divizionet e klasës 'A'

4.1.1.1. Të gjitha hapjet në divizionet e klasit 'A' duhet të pajisen me mjete mbyllëse të lidhura përgjithmonë, të cilat do të jenë po aq efektive për t'i rezistuar zjarrit sa divizionet në të cilat janë vendosur.

4.1.1.2. Ndërtimi i të gjitha dyerve dhe kornizave të dyerve në divizionet e klasës 'A', me mjetet e sigurimit të tyre kur janë të mbyllura, duhet të sigurojnë rezistencë ndaj zjarrit si dhe ndaj kalimit të tymit dhe flakës, aq sa është e mundur, ekuivalente me atë të bulkheads në të cilat ndodhen dyert.

Dyert dhe kornizat e dyerve të tilla duhet të jenë të ndërtuara prej çeliku ose material tjetër ekuivalent.

4.1.1.3. Dyert e papërshkueshme nga uji nuk kanë nevojë të izolohen.

4.1.1.4. Duhet të jetë e mundur që secila derë të hapet dhe mbyllet nga secila anë e ndarjes vetëm nga një person.

4.1.1.5. Dyert e zjarrit në pjesët kryesore të zonës vertikale, kufijtë e galerisë dhe mbylljet e shkallëve, përveç dyerve të papërshkueshme nga uji që funksionojnë me energji elektrike dhe ato që normalisht janë të kyçura, duhet të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

.1 dyert duhet të mbyllen vetë dhe të jenë të afta të mbyllen kundrejt një këndi të pjerrësisë deri në 3,5° me mbyllje të kundërt;

2. Koha e përafërt e mbylljes për dyert e zjarrit me varen duhet të jetë jo më shumë se 40 sekonda dhe jo më pak se 10 sekonda nga fillimi i lëvizjes së tyre me anijen në pozicion vertikal. Shpejtësia e përafërt uniforme e mbylljes për dyert e zjarrit rrëshqitëse duhet të jetë jo më shumë se 0,2 m/s dhe jo më pak se 0,1 m/s me anijen në pozicionin vertikal;

.3 dyert duhet të jenë të afta të lirohen nga distanca nga stacioni qendror i kontrollit me personel të vazhdueshëm, njëkohësisht ose në grup dhe duhet të jenë të afta të çlirohen gjithashtu individualisht nga një pozicion në të dy anët e derës. Çelësat e lëshimit duhet të kenë një funksion ndezje-fikje për të parandaluar rivendosjen automatike të sistemit;

.4 grepa mbajtëse që nuk i nënshtrohen lëshimit të stacionit qendror të kontrollit janë të ndaluara;
.5 një derë e mbyllur nga distanca nga stacioni qendror i kontrollit duhet të jetë në gjendje të rihapet në të dy anët e derës nga kontrolli lokal. Pas kësaj hapjeje lokale, dera do të mbyllet përsëri automatikisht;

.6 duhet të sigurohet treguesi në panelin e treguesve të derës së zjarrit në stacionin qendror të kontrollit të drejtuar vazhdimisht nëse secila nga dyert e lëshuara me telekomandë janë të mbyllura;

.7 mekanizmi i çlirimit duhet të projektohet në mënyrë që dera të mbyllet automatikisht në rast të ndërprerjes së sistemit të kontrollit ose burimit kryesor të energjisë elektrike;

.8 akumulatorët lokalë të energjisë për dyert që funksionojnë me energji elektrike duhet të sigurohen në afërsi të menjëhershme të dyerve për të mundësuar funksionimin e dyerve pas ndërprerjes së sistemit të kontrollit ose burimit kryesor të energjisë elektrike të paktën 10 herë (të hapura ose të mbyllura plotësisht) duke përdorur kontrollet lokale;

.9 Ndërprerja e sistemit të kontrollit ose burimit kryesor të energjisë elektrike në njërën derë nuk duhet të dëmtojë funksionimin e sigurt të dyerve të tjera;

.10 dyert rrëshqitëse ose të operuara me telekomandë duhet të pajisen me një alarm që bie për të paktën 5 sekonda por jo më shumë se 10 sekonda pasi dera të lirohet nga stacioni qendror i

kontrollit dhe përpara se dera të fillojë të lëvizë dhe të vazhdojë të bjerë derisa dera të mbyllet plotësisht

.11 një derë e projektuar për t'u rihapur kur kontakton një objekt në rrugën e tij duhet të rihapet jo më shumë se 1 metër nga pika e kontaktit;

.12 dyert me dy fletë të pajisura me shul të nevojshëm për integritetin e tyre ndaj zjarrit duhet të kenë një shul që aktivizohet automatikisht nga funksionimi i dyerve kur lirohet nga sistemi i kontrollit;

.13 dyert që japin akses të drejtpërdrejtë në hapësirat e kategorive të veçanta të cilat funksionojnë me energji elektrike dhe mbyllen automatikisht nuk duhet të pajisen me alarmet dhe mekanizmat e lëshimit në distancë të kërkuar në paragrafin 3 dhe 10;

.14 komponentët e sistemit të kontrollit lokal duhet të jenë të aksesueshëm për mirëmbajtje dhe rregullim; dhe

.15 Dyert që funksionojnë me energji elektrike duhet të pajisen me një sistem kontrolli të një tipi të miratuar i cili do të jetë në gjendje të funksionojë në rast zjarri, duke u përcaktuar në përputhje me Kodin e Procedurës së Testimit të Zjarrit. Ky sistem duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

.1 sistemi i kontrollit duhet të jetë në gjendje të funksionojë derën në një temperaturë prej të paktën 200 °C për të paktën 60 minuta, të shërbyer nga furnizimi me energji elektrike;

.2 furnizimi me energji elektrike për të gjitha dyert e tjera që nuk i nënshtrohen zjarrit nuk duhet të dëmtohet dhe;

.3 në temperatura mbi 200 °C sistemi i kontrollit duhet të izolohet automatikisht nga furnizimi me energji elektrike dhe duhet të jetë në gjendje të mbajë derën të mbyllur deri në të paktën 945 °C.

4.1.1.7. Kërkesat për integritetin e klasës 'A' të kufijve të jashtëm të një anijeje nuk do të zbatohen për ndarjet e xhamit, dritaret dhe pjesët anësore, me kusht që të mos ketë kërkesë që kufijtë të kenë një integritet të klasit 'A' në paragrafët 4.1.3.5 dhe 4.1. .3.6. Kërkesat për integritetin e klasit "A" të kufijve të jashtëm të anijes nuk do të zbatohen për dyert e jashtme, me përjashtim të atyre në superstruktura dhe kuvertë përballë pajisjeve shpëtimtare, zonave të stacioneve të embarkimit dhe grumbullimit të jashtëm, shkallëve të jashtme dhe kuvertave të hapura që përdoren për arratisje. rrugët. Dyert e mbylljes së shkallëve nuk duhet të plotësojnë këtë kërkesë.

4.1.1.8. Me përjashtim të dyerve të papërshkueshme nga uji, dyerve të papërshkueshme nga moti (dyert gjysmë të papërshkueshme nga uji), dyerve që çojnë në kuvertën e hapur dhe dyerve që duhet të jenë mjaft të papërshkueshme nga gazi, të gjitha dyert e klasit 'A' të vendosura në shkallët, hapësirat publike dhe pjesët kryesore të zonës vertikale në rrugët e arratisjes duhet të të jetë i pajisur me një portë të tubit vetëmbyllës të materialit, konstruksionit dhe rezistencës ndaj zjarrit e cila është e barabartë me derën në të cilën është montuar dhe duhet të jetë një Hapje e pastër katrore 150 mm me derën e mbyllur dhe duhet të futet në skajin e poshtëm të derës, përballë menteshave të derës ose, në rastin e dyerve rrëshqitëse, më afër hapjes.

4.1.2. Depërtimet dhe hapjet në divizionet e klasës 'B'

4.1.2.1. Dyert dhe kornizat e dyerve në ndarjet e klasit "B" dhe mjetet e sigurimit të tyre duhet të ofrojnë një metodë mbylljeje e cila duhet të ketë rezistencë ndaj zjarrit të barabartë me atë të ndarjeve, përveç se hapjet e ventilimit mund të lejohen në pjesën e poshtme të këtyre dyerve. Kur një hapje e tillë është brenda ose nën një derë, sipërfaqja totale neto e çdo hapjeje ose hapjeje të tillë nuk duhet të kalojë 0,05 m2. Përndryshe, lejohet një kanal i balancës së ajrit jo të djegshëm, i drejtuar midis kabinës dhe korridorit dhe i vendosur poshtë njësisë sanitare, kur sipërfaqja e seksionit tërthor të kanalit nuk kalon 0,05 m2. Të gjitha hapjet e ventilimit duhet të pajisen me një skarë të bërë nga materiali jo i djegshëm. Dyert duhet të jenë jo të djegshme.

4.1.2.1a Për arsye të reduktimit të zhurmës, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të miratojë, si ekuivalente, dyert me bravë zanore ventilimi të integruara me hapje në fund në njërën anë të derës dhe në krye nga ana tjetër. me kusht që të jenë respektuar dispozitat e mëposhtme:

.1 Hapja e sipërme duhet të jetë gjithmonë e kthyer nga korridori dhe duhet të jetë e pajisur me një grilë prej materiali jo të djegshëm dhe një amortizues zjarri që funksionon automatikisht, i cili aktivizohet në një temperaturë prej rreth 70 °C.

.2 Hapja e poshtme duhet të jetë e pajisur me një grilë të bërë nga një material jo i djegshëm.

.3 Dyert duhet të testohen në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

4.1.2.2. Dyert e kabinës në ndarjet e klasit 'B' duhet të jenë të tipit që mbyllen vetë. Mbajtjet nuk lejohen.

4.1.2.3. Kërkesat për integritetin e klasit "B" të kufijve të jashtëm të një anijeje nuk do të zbatohen për ndarjet e xhamit, dritaret dhe shiritat anësore. Në mënyrë të ngjashme, kërkesat për integritetin e klasës 'B' nuk do të zbatohen për dyert e jashtme në superstruktura dhe kuvertë. Për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë përdorimin e materialeve të djegshme në dyert që ndajnë kabinat nga hapësirat individuale të brendshme sanitare si dushet.

4.1.3. Dritaret dhe hekurat anësore

4.1.3.1. Të gjitha dritaret dhe pjesët anësore në pjesët kufitare brenda hapësirave të akomodimit dhe shërbimit dhe stacioneve të kontrollit, të ndryshme nga ato për të cilat zbatohen dispozitat e paragrafëve 4.1.1.7 dhe 4.1.2.3, do të ndërtohen në mënyrë që të ruajnë kërkesat e integritetit të llojit të pjesëve mbrojtëse në të cilat ato janë të pajisura, kjo përcaktohet në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit.

4.1.3.2. Pavarësisht nga kërkesat e tabelave 9.1 deri në 9.4, të gjitha dritaret dhe shtresat anësore në pjesët mbrojtëse që ndajnë hapësirat e akomodimit dhe shërbimit dhe stacionet e kontrollit nga moti do të ndërtohen me korniza çeliku ose materiale të tjera të përshtatshme. Xhami duhet të mbahet nga një rruazë metalike ose kënd.

4.1.3.5. Për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, dritaret përballë anijeve të mbijetesës, stacionet e hipjes dhe montimit, shkallët e jashtme dhe kuvertat e hapura të përdorura për rrugët e arratisjes, dhe dritaret e vendosura poshtë zonave të hipjes së varkave dhe rrëshqitjes së shpëtimit duhet të kenë integritet zjarri siç kërkohet në tabelën 9.1. Aty ku ka koka automatike të dedikuara spërkatës për dritaret, dritaret 'A-0' mund të pranohen si ekuivalente. Për t'u konsideruar sipas këtij paragrafi, kokat e spërkatësit duhet të jenë ose:

.1 koka të dedikuara të vendosura sipër dritareve dhe të instaluara përveç spërkatësve konvencionale të tavanit; ose

.2 koka konvencionale spërkatës tavani të rregulluara në mënyrë që dritarja të mbrohet nga një normë mesatare aplikimi prej të paktën 5 l/min për metër katror dhe sipërfaqja shtesë e dritares përfshihet në llogaritjen e zonës së mbulimit; ose

.3 grykë mjegull uji që janë testuar dhe miratuar në përputhje me 'Udhëzimet e rishikuara për miratimin e sistemeve spërkatës ekuivalente me atë të përmendur në Rregulloren SOLAS II-2/12 (rezoluta A.800(19), e ndryshuar). '; dhe dritaret e vendosura në anën e anijes poshtë zonës së hipjes së varkës së shpëtimit duhet të kenë integritet zjarri të paktën të barabartë me klasën 'A-0'.

4.1.3.6. Për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, dritaret përballë anijes mbijetuese dhe rrëshqitjes së arratisjes, zonat e hipjes dhe dritaret e vendosura poshtë zonave të tilla duhet të kenë integritet zjarri të paktën të barabartë me klasën 'A-0'.

5. Mbrojtja e hapjeve në kufijtë e hapësirave të makinerive

5.2.1. Numri i çatrave, dyerve, ventilatorëve, hapjeve në hinka për të lejuar ventilimin e shkarkimit dhe hapje të tjera në hapësirat e makinerive duhet të reduktohet në minimum në përputhje me nevojat e ventilimit dhe funksionimin e duhur dhe të sigurt të anijes.

5.2.2. Dritat e dritareve duhet të jenë prej çeliku ose materiali ekuivalent dhe nuk duhet të përmbajnë panele xhami.

5.2.3. Mjetet e kontrollit duhet të sigurohen për mbylljen e dyerve që funksionojnë me energji elektrike ose aktivizimin e mekanizmit të çlirimit në dyer të ndryshme nga ato të papërshkueshme nga uji që funksionojnë me energji elektrike. Kontrollet do të vendosen jashtë hapësirës në fjalë, ku ato nuk do të ndërpriten në rast zjarri në hapësirën që shërbejnë.

5.2.4. Mjetet e kontrollit të kërkuara në paragrafin 5.2.3 duhet të vendosen në një pozicion kontrolli ose të grupohen në sa më pak pozicione të jetë e mundur. Pozicione të tilla duhet të kenë një akses të sigurt nga kuverta e hapur.

5.2.5. Dyert e tjera përveç dyerve të papërshkueshme nga uji që funksionojnë me energji elektrike, duhet të organizohen në mënyrë që të sigurohet mbyllja pozitive në rast zjarri në hapësirë, me anë të rregullimeve të mbylljes me energji elektrike ose me sigurimin e dyerve vetë-mbyllëse të afta për t'u mbyllur kundër një pjerrësi prej 3, Mbyllja 5° e kundërt dhe ka një pajisje mbajtëse të sigurt për dështimin, e pajisur me një pajisje çlirimi të operuar nga distanca.

5.2.6. Dritaret nuk duhet të vendosen në kufijtë e hapësirës së makinerive. Kjo nuk përjashton përdorimin e xhamit në dhomat e kontrollit brenda hapësirave të makinerive.

6. Mbrojtja e kufijve të hapësirës së ngarkesave
6.2. Në urën e komandimit duhet të sigurohen tregues të cilët do të tregojnë kur çdo derë zjarri që çon në ose nga hapësirat e kategorisë së veçantë është e mbyllur. Dyert e hapësirave të kategorisë së veçantë duhet të jenë të një konstruksioni të tillë që të mos mbahen të hapura përgjithmonë dhe të mbahen të mbyllura gjatë lundrimit.

7. Sistemet e ventilimit

7.1. Gjeneral

7.1.1. Kanalet e ventilimit, duke përfshirë kanalet me një mur dhe të dyfishtë, duhet të jenë prej çeliku ose një material ekuivalent, me përjashtim të shakullave fleksibël me gjatësi të shkurtër jo më shumë se 600 mm që përdoren për lidhjen e ventilatorëve me kanalet në dhomat e kondicionimit. Përveç nëse parashikohet shprehimisht ndryshe në paragrafin 7.1.6, çdo material tjetër i përdorur në ndërtimin e kanaleve, duke përfshirë izolimin, duhet të jetë gjithashtu i padjegshëm. Megjithatë, kanalet e shkurtra, jo më shumë se 2 m në gjatësi dhe me një sipërfaqe të lirë të prerjes tërthore (Termi zonë e lirë e prerjes tërthore nënkupton, edhe në rastin e një kanali të paraizoluar , sipërfaqen e llogaritur në bazë të dimensioneve të brendshme të Vetë kanali dhe jo izolimi) që nuk kalon 0,02 m2, nuk duhet të jetë prej çeliku ose materiali ekuivalent, duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme:

.1 kanalet duhet të jenë prej materiali të padjegshëm i cili mund të ballafaqohet brenda dhe jashtë me membrana me karakteristika të ulëta të përhapjes së flakës dhe, në çdo rast, një vlerë kalorifike jo më shumë se 45 MJ/m2 të sipërfaqes së tyre për trashësinë e përdorur. . Vlera kalorifike do të llogaritet në përputhje me rekomandimet e publikuara nga Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, në veçanti publikimi ISO 1716:2002, 'Reagimi ndaj testeve të zjarrit për produktet e ndërtimit – Përcaktimi i nxehtësisë së djegies';

.2 kanalet përdoren vetëm në fund të pajisjes së ventilimit; dhe

.3 kanalet nuk janë të vendosura më pak se 600 mm, të matura përgjatë kanalit, nga një hapje në një ndarje të klasës 'A' ose 'B', duke përfshirë tavanin e vazhdueshëm të klasës 'B'.

7.1.2. Rregullimet e mëposhtme do të testohen në përputhje me Kodin e Procedurave të Testimit të Zjarrit:

.1 amortizuesit e zjarrit, duke përfshirë mjetet e tyre përkatëse të funksionimit, megjithëse testimi nuk kërkohet për amortizatorët e vendosur në fundin e poshtëm të kanalit në kanalet e shkarkimit për vargjet e galerisë, të cilat duhet të jenë prej çeliku dhe të aftë për të ndaluar rrymën në kanal; dhe
.2 depërtimet e kanalit përmes ndarjeve të klasës 'A', megjithëse testimi nuk kërkohet kur mëngët e çelikut lidhen drejtpërdrejt me kanalet e ventilimit me anë të lidhjeve me thumba ose me vidë ose me saldim.

7.1.3. Amortizatorët e zjarrit duhet të jenë lehtësisht të aksesueshëm. Kur ato vendosen pas tavaneve ose veshjeve, ato tavane ose veshje duhet të pajisen me një kapelë inspektimi në të cilën është shënuar numri i identifikimit të amortizatorit të zjarrit. Numri i identifikimit të amortizatorit të zjarrit duhet të shënohet gjithashtu në çdo telekomandë të ofruar.

7.1.4. Kanalet e ventilimit duhet të pajisen me kapele për inspektim dhe pastrim. Çelësat duhet të vendosen pranë amortizatorëve të zjarrit.

7.1.5. Hyrjet dhe daljet kryesore të sistemeve të ventilimit duhet të jenë në gjendje të mbyllen nga jashtë hapësirave që ajrosen. Mjetet e mbylljes duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme, si dhe të shënuara në mënyrë të dukshme dhe të përhershme dhe duhet të tregojnë pozicionin e funksionimit të pajisjes mbyllëse.

7.1.6. Guarnicionet e djegshme në lidhjet e kanaleve të ventilimit me fllanxha nuk lejohen brenda 600 mm nga hapjet në ndarjet e klasës 'A' ose 'B' dhe në kanalet që kërkohet të jenë të konstruksionit të klasës 'A'.

7.1.7. Hapjet e ventilimit ose kanalet e balancimit të ajrit ndërmjet dy hapësirave të mbyllura nuk duhet të sigurohen përveçse siç lejohet nga paragrafi 4.1.2.1.

7.2. Rregullimi i kanaleve

7.2.1. Sistemet e ventilimit për hapësirat e makinerive të kategorisë A, hapësirat e ngarkesave ro-ro, galerat, hapësirat e kategorisë së veçantë dhe hapësirat e ngarkesave duhet të jenë të ndara nga njëra-tjetra dhe nga sistemet e ventilimit që shërbejnë hapësira të tjera. Megjithatë, sistemet e ventilimit të galerisë në anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë nuk duhet të ndahen plotësisht nga sistemet e tjera të ventilimit, por mund të shërbehen nga kanale të veçanta nga një njësi ventilimi që shërben për hapësira të tjera. Në një rast të tillë, një amortizues automatik zjarri do të vendoset në kanalin e ventilimit të galerisë pranë njësisë së ventilimit.

7.2.2. Kanalet e parashikuara për ajrosjen e hapësirave të makinerive të kategorisë A, galerave, hapësirave të ngarkesave ro-ro ose hapësirave të kategorisë së veçantë nuk duhet të kalojnë nëpër hapësirat e akomodimit, hapësirat e shërbimit ose stacionet e kontrollit, përveç nëse ato janë në përputhje me paragrafin 7.2.4.

7.2.3. Kanalet e parashikuara për ajrimin e hapësirave të akomodimit, hapësirave të shërbimit ose stacioneve të kontrollit nuk duhet të kalojnë nëpër hapësirat e makinerive të kategorisë A, galerat, hapësirat e ngarkesave ro-ro ose hapësirat e kategorisë së veçantë, përveç nëse ato përputhen me paragrafin 7.2.4.

7.2.4. Siç lejohet nga paragrafët 7.2.2 dhe 7.2.3, kanalet duhet të jenë:

.1.1 i ndërtuar prej çeliku që ka një trashësi prej të paktën 3 mm për kanalet me një sipërfaqe të lirë të prerjes më të vogël se 0,075 m2, të paktën 4 mm për kanalet me një sipërfaqe të lirë të

prerjes tërthore midis 0,075 m2 dhe 0,45 m2, dhe të paktën 5 mm për kanalet me sipërfaqe të lirë të prerjes tërthore mbi 0,45 m2;

.1.2 të mbështetur dhe të ngurtësuar në mënyrë të përshtatshme;

.1.3 të pajisur me amortizues automatikë të zjarrit afër kufijve të depërtuar; dhe

.1.4 të izoluar sipas standardit të klasës 'A-60' nga kufijtë e hapësirave që shërbejnë në një pikë të paktën 5 m përtej çdo amortizues zjarri;

ose

.2.1 i ndërtuar prej çeliku në përputhje me paragrafët 7.2.4.1.1 dhe 7.2.4.1.2; dhe

.2.2 të izoluar sipas standardit të klasës 'A-60' në të gjithë hapësirat nëpër të cilat kalojnë, me përjashtim të kanaleve që kalojnë nëpër hapësirat e kategorisë (9) ose (10) siç përcaktohet në paragrafin 2.2.3.2.2.

7.2.5. Për qëllimet e paragrafëve 7.2.4.1.4 dhe 7.2.4.2.2, kanalet duhet të izolohen mbi të gjithë sipërfaqen e tyre të jashtme të prerjes kryq. Kanalet që janë jashtë, por ngjitur me hapësirën e specifikuar dhe ndajnë një ose më shumë sipërfaqe me të, do të konsiderohen se kalojnë nëpër hapësirën e specifikuar dhe do të izolohen mbi sipërfaqen që ndajnë me hapësirën për një distancë prej 450 mm përtej kanalit. (Skicat e rregullimeve të tilla gjenden në Interpretimet e Unifikuara të kapitullit II-2 të SOLAS (MSC.1/Circ.1276)).

7.2.6. Kur është e nevojshme që një kanal ventilimi të kalojë përmes një ndarjeje të zonës kryesore vertikale, një amortizues automatik zjarri duhet të vendoset ngjitur me ndarjen. Amortizuesi duhet gjithashtu të jetë i aftë të mbyllet manualisht nga secila anë e ndarjes. Vendndodhja e kontrollit duhet të jetë lehtësisht e aksesueshme dhe të jetë e shënuar qartë dhe dukshëm. Kanali ndërmjet ndarjes dhe amortizatorit do të jetë i ndërtuar prej çeliku në përputhje me paragrafët 7.2.4.1.1 dhe 7.2.4.1.2 dhe i izoluar me të paktën të njëjtin integritet zjarri si ndarja e depërtuar. Amortizuesi duhet të vendoset në të paktën njërën anë të ndarjes me një tregues të dukshëm që tregon pozicionin e funksionimit të damperit.

7.3. Detajet e amortizatorëve të zjarrit dhe depërtimit të kanaleve

7.3.1. Kanalet që kalojnë nëpër ndarjet e klasës 'A' duhet të plotësojnë kërkesat e mëposhtme:

.1 kur një kanal i shtruar hollë me një sipërfaqe të lirë të seksionit kryq të barabartë ose më pak se 0,02 m2 kalon nëpër ndarjet e klasës 'A', hapja duhet të pajiset me një mëngë fletë çeliku ose materiali ekuivalent me një trashësi prej të paktën 3. mm dhe një gjatësi prej të paktën 200 mm, të ndara mundësisht në 100 mm në secilën anë të një mbulesë ose, në rastin e një kuverte, tërësisht të vendosura në anën e poshtme të kuvertës depërtuan. Këto mëngë që veshin kanale të tilla, nëse nuk janë prej çeliku, duhet të pajisen me izolim zjarri. Izolimi duhet të ketë të paktën të njëjtin integritet zjarri si ndarja nëpër të cilën kalon kanali;

.2 kur kanalet e ventilimit me një sipërfaqe të lirë të prerjes tërthore që tejkalon 0,02 m2, por jo më shumë se 0,075 m2, kalojnë nëpër ndarjet e klasës 'A', hapjet duhet të jenë të veshura me mëngë fletësh çeliku ose materiale ekuivalente. Kanalet dhe mëngët duhet të kenë një trashësi prej të paktën 3 mm dhe një gjatësi prej të paktën 900 mm. Gjatë kalimit nëpër bulëza, kjo gjatësi preferohet të ndahet në 450 mm nga secila anë e ballinës. Këto kanale, ose mëngët që veshin kanale të tilla, duhet të pajisen me izolim zjarri. Izolimi duhet të ketë të paktën të njëjtin integritet zjarri si ndarja nëpër të cilën kalon kanali; dhe

.3 amortizuesit automatikë të zjarrit duhet të vendosen në të gjitha kanalet me një sipërfaqe të lirë të prerjes tërthore mbi 0,075 m2 që kalojnë nëpër ndarjet e klasit 'A'. Çdo amortizues duhet të vendoset afër ndarjes së depërtuar dhe kanali ndërmjet damperit dhe ndarjes së depërtuar duhet të jetë i ndërtuar prej çeliku në përputhje me paragrafët 7.2.4.2.1 dhe 7.2.4.2.2. Amortizuesi i zjarrit duhet të funksionojë automatikisht, por gjithashtu duhet të jetë i aftë të mbyllet manualisht nga të dy anët e divizionit. Amortizuesi duhet të pajiset me një tregues të dukshëm që tregon pozicionin e funksionimit të amortizatorit. Megjithatë, kur kanalet kalojnë nëpër hapësira të rrethuara nga ndarje të klasit 'A', nuk kërkohen amortizues zjarri, me kusht që ato kanale të kenë të njëjtin integritet zjarri si ndarjet në të cilat depërtojnë. Një kanal me sipërfaqe tërthore që tejkalon 0,075 m2 nuk duhet të ndahet në kanale më të vogla në depërtimin e një ndarje të klasit 'A' dhe më pas të rikombinohet në kanalin origjinal një herë përmes ndarjes për të shmangur instalimin e damperit të kërkuar nga kjo dispozitë.

7.3.2. Kanalet e ventilimit me një sipërfaqe të lirë të prerjes së tërthortë mbi 0,02 m2 që kalojnë nëpër ballkonet e klasit 'B' duhet të jenë të veshura me mëngë prej fletësh prej çeliku ose material ekuivalent me gjatësi 900 mm, të ndara mundësisht në 450 mm në secilën anë të pjesëve mbrojtëse, përveç rastit kur kanali është prej çeliku për këtë gjatësi. Këto mëngë që veshin kanale të tilla, nëse nuk janë prej çeliku, duhet të pajisen me izolim zjarri. Izolimi duhet të ketë të paktën të njëjtin integritet zjarri si ndarja nëpër të cilën kalon kanali.

7.3.3. Të gjithë amortizatorët e zjarrit duhet të jenë në gjendje të funksionojnë manualisht. Amortizatorët duhet të kenë një mjet çlirues të drejtpërdrejtë mekanik ose, si alternativë, të mbyllen me funksionim elektrik, hidraulik ose pneumatik. Të gjithë damperët duhet të funksionojnë manualisht nga të dyja anët e ndarjes. Amortizatorët automatikë të zjarrit, duke përfshirë ata të aftë për funksionim në distancë, duhet të kenë një mekanizëm të sigurt nga dështimi që do të mbyllë amortizuesin në zjarr edhe në rast të humbjes së fuqisë elektrike ose humbjes së presionit hidraulik ose pneumatik. Amortizatorët e zjarrit të operuar në distancë duhet të jenë në gjendje të rihapen me dorë në amortizues.

7.4. Sistemet e ventilimit për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë

7.4.1. Përveç kërkesave në seksionet 7.1, 7.2 dhe 7.3, sistemi i ventilimit të një anijeje pasagjerësh që transporton më shumë se 36 pasagjerë duhet të plotësojë gjithashtu kërkesat e mëposhtme.

7.4.2. Në përgjithësi, ventilatorët e ventilimit duhet të rregullohen në mënyrë që kanalet që arrijnë në hapësira të ndryshme të mbeten brenda një zone kryesore vertikale.

7.4.3. Rrethimet e shkallëve do të shërbehen nga një ventilator i pavarur ventilimi dhe sistem kanalesh

(shkarkimi dhe furnizimi) i cili nuk duhet të shërbejë për asnjë hapësirë tjetër në sistemet e ventilimit.

7.4.4. Një kanal, pavarësisht nga seksioni i tij kryq, që shërben më shumë se një "hapësirë akomodimi në dy kate, hapësirë shërbimi ose stacion kontrolli, duhet të pajiset, pranë depërtimit të secilës kuvertë të këtyre hapësirave, me një amortizues automatik tymi, i cili gjithashtu duhet të jetë të aftë për t'u mbyllur me dorë nga kuverta e mbrojtur mbi damper. Kur një ventilator shërben më shumë se një hapësirë ' tweendeck ' përmes kanaleve të veçanta brenda një zone kryesore vertikale, ku secili i dedikohet një hapësire të vetme 'të dy katesh', çdo kanal duhet të pajiset me një amortizues tymi që funksionon manualisht, i vendosur afër ventilatorit. .

7.4.5. Kanalet vertikale, kur është e nevojshme, duhet të izolohen siç kërkohet nga tabelat 9.1 dhe 9.2. Kanalet duhet të izolohen siç kërkohet për kuvertën midis hapësirës që shërbejnë dhe hapësirës që merret parasysh, sipas rastit.

7.5. Kanalet e shkarkimit nga vargjet e galerisë

7.5.1. Kërkesat për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë

7.5.1.1 Përveç kërkesave në seksionet 7.1, 7.2 dhe 7.3, kanalet e shkarkimit nga vargjet e galerisë do të ndërtohen në përputhje me paragrafët 7.2.4.2.1 dhe 7.2.4.2.2 dhe të izolohen sipas standardit të klasës 'A-60' në të gjithë hapësirat e akomodimit, hapësirat e shërbimit ose stacionet e kontrollit nëpër të cilat kalojnë. Ato gjithashtu do të pajisen me:

.1 një grackë yndyre që mund të hiqet lehtësisht për t'u pastruar, përveç nëse është instaluar një sistem alternativ për heqjen e yndyrës;

.2 një amortizues zjarri i vendosur në skajin e poshtëm të kanalit në kryqëzimin ndërmjet kanalit dhe kapuçit të galerisë i cili funksionon automatikisht dhe nga distanca dhe, përveç kësaj, një amortizues zjarri i drejtuar nga distanca i vendosur në skajin e sipërm të kanalit afër priza e kanalit;

.3 një mjet fiks për shuarjen e zjarrit brenda kanalit. Sistemet e shuarjes së zjarrit duhet të jenë në përputhje me rekomandimet e publikuara nga Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, në veçanti publikimin ISO 15371:2009 'Anijet dhe teknologjia detare – Sistemet e shuarjes së zjarrit për mbrojtjen e pajisjeve të gatimit të galerisë';

.4 aranzhimet me telekomandë për mbylljen e ventilatorëve të shkarkimit dhe ventilatorëve të furnizimit, për funksionimin e amortizatorëve të zjarrit të përmendur në paragrafin 7.5.1.1.2 dhe për funksionimin e sistemit të shuarjes së zjarrit, i cili duhet të vendoset në një pozicion jashtë galerisë afër hyrja e galerisë. Kur instalohet një sistem me shumë degë, duhet të sigurohet një mjet në distancë i vendosur me kontrollet e mësipërme për të mbyllur të gjitha degët që shterojnë përmes të njëjtit kanal kryesor përpara se një mjet shuarës të lëshohet në sistem; dhe

.5 kapëse të vendosura në mënyrë të përshtatshme për inspektim dhe pastrim, duke përfshirë një të siguruar pranë ventilatorit të shkarkimit dhe një të vendosur në skajin e poshtëm ku grumbullohet yndyra.

7.5.1.2 Kanalet e shkarkimit nga vargjet për pajisjet e gatimit të instaluara në kuvertë të hapura duhet të jenë në përputhje me paragrafin 7.5.1.1, sipas rastit, kur kalojnë nëpër hapësira akomoduese ose hapësira që përmbajnë materiale të djegshme.

7.5.2. Kërkesat për anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë Kur kalojnë nëpër hapësira akomoduese ose hapësira që përmbajnë materiale të djegshme, kanalet e shkarkimit nga vargjet e galerave duhet të ndërtohen në përputhje me paragrafët 7.2.4.1.1 dhe 7.2.4.1.2. Çdo kanal shkarkimi duhet të jetë i pajisur me:

.1 një kurth yndyre që mund të hiqet lehtësisht për pastrim;

.2 një amortizues zjarri i operuar automatikisht dhe nga distanca i vendosur në fundin e poshtëm të kanalit në kryqëzimin midis kanalit dhe kapuçit të galerisë dhe, përveç kësaj, një amortizues zjarri i operuar nga distanca në skajin e sipërm të kanalit afër daljes së kanali;

.3 rregullime, të operueshme nga brenda galerisë, për mbylljen e ventilatorëve të shkarkimit dhe furnizimit; dhe

.4 mjete fikse për shuarjen e zjarrit brenda kanalit. Sistemet e shuarjes së zjarrit duhet të jenë në përputhje me rekomandimet e publikuara nga Organizata Ndërkombëtare për Standardizim, në veçanti publikimin ISO 15371:2009 "Anijet dhe teknologjia detare – Sistemet e shuarjes së zjarrit për mbrojtjen e pajisjeve të gatimit të galerisë".

7.6. Dhomat e ventilimit që shërbejnë hapësirat e makinerive të kategorisë A që përmbajnë makineri me djegie të brendshme
7.6.1. Kur një dhomë ventilimi i shërben vetëm një hapësire të tillë makinerie ngjitur dhe nuk ka ndarje zjarri midis dhomës së ventilimit dhe hapësirës së makinerive, mjetet për mbylljen e kanalit të ventilimit ose kanaleve që shërbejnë për hapësirën e makinerive duhet të vendosen jashtë dhomës së ventilimit dhe hapësirës së makinerisë. .

7.6.2. Aty ku një dhomë ajrimi i shërben një hapësire të tillë makinerie si dhe hapësirave të tjera dhe është e ndarë nga hapësira e makinerisë me një ndarje të klasës 'A-0', duke përfshirë depërtimet, mund të vendosen mjetet për mbylljen e kanalit të ventilimit ose kanaleve për hapësirën e makinerisë. në dhomën e ventilimit.

7.7. Sistemet e ventilimit për lavanderi në anije që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë

Kanalet e shkarkimit nga lavanderitë dhe dhomat e tharjes të hapësirave të kategorisë (13) siç përcaktohet në paragrafin 2.2.3.2.2 duhet të pajisen me:

.1 filtra lehtësisht të lëvizshëm për qëllime pastrimi;

.2 një amortizues zjarri i vendosur në fundin e poshtëm të kanalit i cili funksionon automatikisht dhe nga distanca;

.3 aranzhimet me telekomandë për mbylljen e tifozëve të shkarkimit dhe ventilatorëve të

furnizimit nga brenda hapësirës dhe për funksionimin e amortizatorit të zjarrit të përmendur në paragrafin 7.7.2; dhe

.4 kapëse të vendosura në mënyrë të përshtatshme për inspektim dhe pastrim.

Rregullorja II-2/C/10: Shuarja e zjarrit

1. Qëllimi

1.1. Qëllimi i kësaj rregulloreje II-2/C/10 është të shtypë dhe të shuajë me shpejtësi një zjarr në hapësirën e origjinës. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

1. Sistemet fikse të fikjes së zjarrit duhet të instalohen duke pasur parasysh potencialin e rritjes së zjarrit të hapësirave të mbrojtura; dhe

2. Pajisjet e fikjes së zjarrit duhet të jenë të disponueshme

2.Sistemet e furnizimit me ujë

Çdo anije do të pajiset me pompa zjarri, rrjetë zjarri, hidrantë, zorrë dhe hundë në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje II-2/C/10.

2.1. Tuba dhe hidrantë

2.1.1. Të përgjithshme Materialet që bëhen lehtësisht joefektive nga nxehtësia nuk duhet të përdoren për rrjetet e zjarrit dhe hidrantët përveç rasteve kur mbrohen siç duhet. Tubat dhe hidrantët duhet të vendosen në mënyrë që zorrët e zjarrit të mund të bashkohen lehtësisht me to. Rregullimi i tubave dhe hidrantëve duhet të jetë i tillë që të shmangë mundësinë e ngrirjes. Valvulat izoluese duhet të instalohen për të gjitha degët kryesore të zjarrit në kuvertë të hapura të përdorura për qëllime të ndryshme nga shuarja e zjarrit. Në anijet ku mund të transportohet ngarkesa në kuvertë, pozicionet e hidrantëve duhet të jenë të tilla që ato të jenë gjithmonë lehtësisht të aksesueshme dhe tubat duhet të rregullohen sa më shumë që të jetë e mundur për të shmangur rrezikun e dëmtimit nga një ngarkesë e tillë.

2.1.2. Disponueshmëria e gatshme e furnizimit me ujë

1.1. Në anijet e klasës B të certifikuara për të transportuar më shumë se 250 pasagjerë, masat për disponueshmërinë e gatshme të furnizimit me ujë duhet të jenë të tilla që të paktën një avion efektiv uji të jetë i disponueshëm menjëherë nga çdo hidrant në një vend të brendshëm dhe në mënyrë që të sigurojë vazhdimin e nxjerrja e ujit nga ndezja automatike e një pompe zjarri të kërkuar.

1.3. Në anijet me një hapësirë makineria të pambikëqyrur periodikisht ose kur kërkohet vetëm një person në roje, duhet të ketë furnizim të menjëhershëm të ujit nga sistemi kryesor i zjarrit me një presion të përshtatshëm, qoftë me ndezje në distancë të një prej pompave kryesore të zjarrit me telekomandë duke filluar nga urën e komandimit dhe stacionin e kontrollit të zjarrit, nëse ka, ose

presion të përhershëm të sistemit kryesor të zjarrit nga një nga pompat kryesore të zjarrit.

2.1.3. Diametri i rrjetit të zjarrit

Diametri i tubacioneve kryesore të zjarrit dhe shërbimit të ujit duhet të jetë i mjaftueshëm për shpërndarjen efektive të shkarkimit maksimal të kërkuar nga dy pompa zjarri që funksionojnë njëkohësisht.

2.1.4. Valvulat izoluese dhe valvulat e lehtësimit

2.1.4.1. Valvulat izoluese për të ndarë seksionin e rrjetit të zjarrit brenda hapësirës së makinerisë që përmban pompën kryesore të zjarrit ose pompat nga pjesa tjetër e rrjetit të zjarrit duhet të vendosen në një pozicion lehtësisht të arritshëm dhe të qëndrueshëm jashtë hapësirave të makinerisë. Rrjeti i zjarrit duhet të organizohet në atë mënyrë që kur mbyllen valvulat izoluese, të gjithë hidrantët në anije, përveç atyre në hapësirën e makinerive të përmendura më sipër, të mund të furnizohen me ujë nga një pompë tjetër ose një pompë zjarri emergjence. Pompa e emergjencës, tubat e saj të hyrjes dhe thithjes dhe shpërndarjes së ujit të detit dhe valvulat izoluese duhet të vendosen jashtë hapësirës së makinerisë. Nëse kjo rregullim nuk mund të bëhet, gjoksi i detit mund të vendoset në hapësirën e makinerisë nëse valvula kontrollohet nga distanca nga një pozicion në të njëjtën ndarje me pompën e urgjencës dhe tubi i thithjes është aq i shkurtër sa të jetë e mundur. Gjatësi të shkurtra të tubacioneve të thithjes ose shkarkimit mund të depërtojnë në hapësirën e makinerisë, me kusht që ato të jenë të mbyllura në një shtresë të konsiderueshme çeliku ose materiali ekuivalent ose të izolohen sipas standardeve A-60. Tubat duhet të kenë trashësi të konsiderueshme muri, por në asnjë rast më pak se 11 mm dhe duhet të saldohen me përjashtim të lidhjes me fllanxha me valvulën e hyrjes së detit.

2.1.4.2. Një valvul duhet të vendoset për t'i shërbyer çdo zorrë zjarri në mënyrë që çdo zorrë zjarri të mund të hiqet ndërsa pompat e zjarrit janë në punë.

2.1.5. Numri dhe pozicioni i hidranteve

2.1.5.1. Numri dhe pozicioni i hidrantëve duhet të jetë i tillë që të paktën dy avionë uji që nuk burojnë nga i njëjti hidrant, njëri prej të cilëve duhet të jetë nga një gjatësi e vetme zorrësh, mund të arrijnë çdo pjesë të anijes që normalisht është e aksesueshme nga pasagjerët ose ekuipazhi, ndërsa anija është në lundrim dhe çdo pjesë e çdo hapësire mallrash kur është bosh, çdo hapësirë ngarkese ro-ro ose ndonjë hapësirë e kategorisë së veçantë, në këtë rast të fundit dy avionët do të arrijnë çdo pjesë të kësaj hapësire, secili nga një gjatësi e vetme e zorrës. Për më tepër, hidrantë të tillë do të vendosen pranë hyrjeve në hapësirat e mbrojtura

2.1.5.2.1 Në hapësirat e akomodimit, shërbimit dhe makinerive, numri dhe pozicioni i hidranteve duhet të jetë i tillë që kërkesat e paragrafit 2.1.5.1 të mund të përmbushen kur të gjitha dyert e papërshkueshme nga uji dhe të gjitha dyert në pjesët kryesore të zonës vertikale janë të mbyllura.

2.1.5.2.2 Aty ku ofrohet akses në një hapësirë makinerie në një nivel të ulët nga një tunel bosht ngjitur, duhet të sigurohen dy hidrantë jashtë, por pranë hyrjes së asaj hapësire makinerie. Kur një akses i tillë sigurohet nga hapësira të tjera, në njërën prej këtyre hapësirave do të sigurohen dy hidrantë pranë hyrjes së hapësirës së makinerisë. Një parashikim i tillë nuk duhet të bëhet kur tuneli ose hapësirat ngjitur nuk janë pjesë e rrugës së arratisjes.

2.1.6. Presioni në hidrantë

.1 Me dy pompa që shpërndahen njëkohësisht përmes grykave të specifikuara në paragrafin 2.3.3 dhe hidrantë të mjaftueshëm për të siguruar sasinë e ujit të specifikuar në paragrafin 2.1.3, presionet minimale të mëposhtme duhet të mbahen në të gjithë hidrantët:

Anijet e certifikuara për të kryer:

më shumë se 500 pasagjerë	0,4 N/mm2
deri në 500 pasagjerë	0,3 N/mm2

.3 Presioni maksimal në çdo hidrant nuk duhet të kalojë atë në të cilin mund të demonstrohet kontrolli efektiv i një zorrë zjarri.

2.2. Pompat e zjarrit

2.2.1. Pompat e pranuara si pompa zjarri Pompat sanitare, çakëllore, kulluese ose të shërbimit të përgjithshëm mund të pranohen si pompa zjarri, me kusht që ato të mos përdoren normalisht për pompimin e naftës dhe nëse ato i nënshtrohen detyrës së rastësishme për transferimin ose pompimin e karburantit të naftës, të përshtatshme aranzhimet e ndërrimit janë të pajisura.

2.2.2. Numri i pompave të zjarrit

Anijet duhet të pajisen me pompa zjarri me energji elektrike si më poshtë:

.1 anije të certifikuara për të transportuar më shumë se 500 pasagjerë: të paktën tre, njëra prej të cilave mund të jetë një pompë kryesore me motor;

.2 anije të certifikuara për të transportuar deri në 500 pasagjerë ose më pak: të paktën dy, njëra prej të cilave mund të jetë një pompë kryesore me motor.

2.2.3. Rregullimi i pompave të zjarrit dhe rrjetit të zjarrit

2.2.3.1. Pompat e zjarrit

Rregullimi i lidhjeve detare, pompave të zjarrit dhe burimeve të tyre të fuqisë duhet të jetë i tillë që të sigurojë që:

.1 Në anijen e certifikuar për të transportuar më shumë se 250 pasagjerë, në rast zjarri në çdo ndarje, të gjitha pompat e zjarrit nuk do të dalin jashtë funksionit.

.2 Në anijet e klasit B të çertifikuara për të transportuar deri në 250 pasagjerë ose më pak, nëse një zjarr në çdo ndarje mund t'i nxjerrë jashtë funksionit të gjitha pompat, mjeti alternativ për sigurimin e ujit për qëllime të shuarjes së zjarrit do të jetë një fuqi e drejtuar në mënyrë të pavarur. -Pompë zjarri emergjente e operuar dhe me burimin e saj të energjisë dhe lidhjen me det të vendosur jashtë

hapësirës së makinerisë. Një pompë e tillë zjarri emergjente e drejtuar në mënyrë të pavarur dhe e operuar me energji elektrike duhet të jetë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

2.2.4. Kapaciteti i pompave të zjarrit

2.2.4.1. Kapaciteti total i pompave të kërkuara të zjarrit Pompat e kërkuara të zjarrit duhet të jenë në gjendje të japin për qëllime zjarrfikëse një sasi uji, në presionin e specifikuar në paragrafin 2.1.6 jo më pak se dy të tretat e sasisë që kërkohet për t'u trajtuar nga grumbulli. pompat kur përdoren për pompimin e derrave.

2.2.4.2. Kapaciteti i secilës pompë zjarri

Në çdo anije që kërkohet nga kjo Rregullore II-2/C/10 të pajiset me më shumë se një pompë zjarri me fuqi, secila nga pompat e kërkuara të zjarrit duhet të ketë një kapacitet jo më pak se 80% të kapacitetit total të kërkuar pjesëtuar me numri minimal i pompave të nevojshme të zjarrit, por në çdo rast jo më pak se 25 m3/h dhe secila pompë e tillë në çdo rast duhet të jetë në gjendje të japë të paktën dy rrymat e kërkuara të ujit. Këto pompa zjarri duhet të jenë në gjendje të furnizojnë sistemin kryesor të zjarrit në kushtet e kërkuara. Aty ku janë instaluar më shumë pompa se pompat minimale të kërkuara, këto pompa shtesë duhet të kenë një kapacitet prej të paktën 25 m3/h dhe duhet të jenë në gjendje të japin të paktën dy rrymat e ujit të kërkuara në paragrafin 2.1.5 të kësaj Rregulloreje II-2/ C/10.

2.2.100 Valvula e dorëzimit të secilës pompë zjarri duhet të pajiset me një valvul moskthimi.

2.3. Tuba dhe hundë zjarri

2.3.1. Specifikime të përgjithshme

2.3.1.1. Tubat e zjarrit duhet të jenë prej materiali që nuk prishet, të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe duhet të jenë të mjaftueshme në gjatësi për të nxjerrë një rrymë uji në çdo hapësirë në të cilën mund të kërkohet të përdoren. Çdo zorrë duhet të pajiset me një grykë dhe bashkimet e nevojshme. Duhet të ketë këmbyeshmëri të plotë të bashkimeve të zorrëve dhe grykave. Zorrat e specifikuar në këtë kapitull si "zjarrfikëse" së bashku me çdo pajisje dhe mjet të nevojshëm, duhet të mbahen gati për përdorim në pozicione të dukshme pranë hidrantëve ose lidhjeve të shërbimit të ujit. Për më tepër, në vendet e brendshme të anijeve që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, zorrët e zjarrit duhet të lidhen përgjithmonë me hidrantët

2.3.2. Numri dhe diametri i zorrëve të zjarrit

2.3.2.2 Duhet të ketë të paktën një zorrë zjarri për secilin nga hidrantët e kërkuar nga paragrafi 2.1.5. Gjatësia e një zorrë zjarri duhet të kufizohet në jo më shumë se 20 metra në kuvertë dhe në superstruktura dhe në 15 metra në hapësirat e makinerive dhe, në anije më të vogla, përkatësisht në 15 metra dhe 10 metra. 2.3.3. Madhësia dhe llojet e grykave

2.3.3.1. Për qëllimet e këtij kapitulli, madhësitë standarde të hundës duhet të jenë 12 mm, 16 mm dhe

19 mm ose sa më afër tyre. Në rastet kur përdoren sisteme të tjera - të tilla si sistemet e mjegullës - mund të lejohen grykë me diametër të ndryshëm.

2.3.3.2. Për hapësirat e akomodimit dhe shërbimit, nuk duhet të përdoret një madhësi hundë më e madhe se 12 mm.

2.3.3.3. Për hapësirat e makinerive dhe vendndodhjet e jashtme, madhësia e grykës duhet të jetë e tillë që të marrë shkarkimin maksimal të mundshëm nga dy avionë në presionin e përmendur në paragrafin 2.1.6 nga pompa më e vogël, me kusht që të mos përdoret një madhësi grykë më e madhe se 19 mm .

2.3.3.4. Të gjitha grykat duhet të jenë të një tipi të miratuar me qëllime të dyfishta (dmth. tip spray/jet) dhe duhet të kenë një pajisje mbyllëse.

3. Fikës zjarri portativ

3.1. Lloji dhe dizajni Fikëset portative të zjarrit duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

3.2. Rregullimi i aparateve për fikjen e zjarrit

3.2.1. Numri minimal i zjarrfikësve duhet të jetë si më poshtë:

.1 në hapësirat akomoduese dhe të shërbimit: fikësit e zjarrit duhet të vendosen në mënyrë që asnjë pikë në hapësirë të mos jetë më shumë se 10 metra largësi në këmbë nga një zjarrfikës;

.2 një fikës i përshtatshëm për t'u përdorur në zonat e tensionit të lartë duhet të vendoset në afërsi të çdo paneli elektrik ose nënpaneli me fuqi 20 kW ose më shumë;

.3 në galerat, fikësit duhet të vendosen në atë mënyrë që asnjë pikë në hapësirë të mos jetë më shumë se 10 metra largësi në këmbë nga një fikës;

4. një fikës duhet të vendoset në afërsi të dhomave të ruajtjes së dollapëve të bojës që përmbajnë produkte lehtësisht të ndezshme;

.5 të paktën një fikës duhet të vendoset në urën e komandimit dhe në çdo stacion kontrolli.

3.2.2. Një nga fikësit portativë të zjarrit të destinuar për përdorim në çdo hapësirë duhet të vendoset afër hyrjes së asaj hapësire.

3.2.3. Fikëset e zjarrit me dioksid karboni nuk duhet të vendosen në hapësirat e akomodimit. Në stacionet e kontrollit dhe hapësirat e tjera që përmbajnë pajisje elektrike ose elektronike ose pajisje të nevojshme për sigurinë e anijes, duhet të sigurohen aparate zjarri, mjetet e shuarjes së të cilëve nuk janë as përçues elektrik dhe as të dëmshëm për pajisjet dhe pajisjet.

3.2.4. Fikëset e zjarrit duhet të vendosen gati për përdorim në vende lehtësisht të dukshme, të cilat

mund të arrihen shpejt dhe lehtë në çdo kohë në rast zjarri dhe në mënyrë të tillë që shërbimi i tyre të mos dëmtohet nga moti, dridhjet ose faktorë të tjerë të jashtëm. . Fikëset portative të zjarrit duhet të pajisen me pajisje që tregojnë nëse ato janë përdorur.

3.3. Tarifa rezervë

3.3.1. Ngarkesat rezervë do të sigurohen për 100% të 10 fikësve të parë dhe 50% të fikësve të mbetura që mund të ringarkohen në bord.

3.3.2. Për fikësit që nuk mund të rimbushen në bord, në vend të tarifave rezervë do të sigurohen fikëse shtesë portative të së njëjtës sasi, lloj, kapacitet dhe numër siç përcaktohet në paragrafin 3.2.1 më sipër.

3.100 Kërkesa specifike nga Urdhri Nr. datë ...

3.100.1 Fikëset e zjarrit që përmbajnë një mjet shuarës i cili ose në vetvete ose në kushtet e pritshme të përdorimit lëshon gazra toksikë në sasi të tilla që rrezikojnë personat ose lëshojnë gazra që janë të dëmshëm për mjedisin nuk do të lejohen.

3.100.2 Fikëset e zjarrit duhet të jenë të përshtatshme për shuarjen e zjarreve të cilat janë të mundshme në afërsi të lokacionit të fikjes së zjarrit.

3.100.3 Fikëset portative të zjarrit të parashikuara për përdorim në hapësira akomoduese ose shërbimi, për aq sa është e mundur, duhet të kenë një metodë uniforme funksionimi.

3.100.4 Inspektimi periodik i aparateve të zjarrit:

Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron që aparatet portative të zjarrit të inspektohen periodikisht, të testohen nga funksioni dhe të testohen me presion.

4. Sisteme fikse për shuarjen e zjarrit

4.1. Llojet e sistemeve fikse të shuarjes së zjarrit
4.1.1.1. Sistemet fikse të fikjes së zjarrit me gaz Sistemet fikse të fikjes së zjarrit me gaz duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

4.1.1.2. Sistemet fikse të shuarjes së zjarrit me shkumë me zgjerim të lartë Sistemet fikse të shuarjes së zjarrit me shkumë me zgjerim të lartë duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

4.1.1.3. Sistemet e shuarjes së zjarrit me ujë me presion fiks Sistemet e shuarjes së zjarrit me presion fiks me ujë spërkatës duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri

4.1.2. Kur instalohet një sistem fiks fikje zjarri që nuk kërkohet nga ky kapitull, ai duhet të plotësojë kërkesat e rregulloreve përkatëse të këtij kapitulli dhe Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

4.2. Pajisjet mbyllëse për sistemet fikse të fikjes së zjarrit me gaz Duhet të sigurohen mjete për të mbyllur nga jashtë hapësirës së mbrojtur të gjitha hapjet që mund të lejojnë ajrin ose të lejojnë daljen e gazit nga hapësira e mbrojtur.

4.3. Dhomat e magazinimit të mjetit për shuarjen e zjarrit Kur mjeti për shuarjen e zjarrit ruhet jashtë një hapësire të mbrojtur, ai duhet të ruhet në një dhomë e cila ndodhet prapa ndarjes së përplasjes përpara dhe nuk përdoret për qëllime të tjera. Çdo hyrje në një dhomë të tillë magazinimi preferohet të jetë nga kuverta e hapur dhe të jetë e pavarur nga hapësira e mbrojtur. Nëse vendi i magazinimit ndodhet poshtë kuvertës, ai duhet të vendoset jo më shumë se një kuvertë poshtë kuvertës së hapur dhe duhet të jetë drejtpërdrejt i aksesueshëm nga një shkallë ose shkallë nga kuverta e hapur. Hapësirat që ndodhen poshtë kuvertës ose hapësirat ku nuk sigurohet qasja nga kuverta e hapur, duhet të pajisen me një sistem ventilimi mekanik të projektuar për të marrë ajrin e shkarkimit nga fundi i hapësirës dhe duhet të ketë madhësi që të sigurojë të paktën 6 ndryshime ajri në orë. Dyert e hyrjes duhet të hapen nga jashtë dhe ballkonet dhe kuvertat, duke përfshirë dyert dhe mjetet e tjera të mbylljes së çdo hapjeje brenda tyre, të cilat formojnë kufijtë midis dhomave të tilla dhe hapësirave të mbyllura ngjitur, duhet të jenë të papërshkueshme nga gazi. Për qëllimin e zbatimit të tabelave 9.1, 9.2, 9.3 dhe 9.4, në Rregulloren II-2/C/9, këto dhoma magazinimi do të trajtohen si stacione kontrolli zjarri.

4.100 Kërkesa specifike nga Urdhri Nr. datë ...

.1 Kur vëllimi i ajrit të lirë që përmban marrësit e ajrit në çdo hapësirë është i tillë që, nëse lirohet në atë hapësirë në rast zjarri, do të ndikonte seriozisht në efikasitetin e sistemit fiks të fikjes së zjarrit, një sasi shtesë e fikjes së zjarrit. do të sigurohet medium.

.2 Furnizuesit e instalimeve fikse të fikjes së zjarrit duhet të ofrojnë një përshkrim të instalimit, duke përfshirë një listë kontrolli për mirëmbajtjen, në anglisht dhe shqip.
.3 Sasia e mjetit të shuarjes së zjarrit duhet të kontrollohet të paktën një herë në vit nga një ekspert i autorizuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, nga furnizuesi i instalimit ose nga një organizatë e njohur .

4. Kontrolli periodik i cili kryhet nga kryeinxhinieri i anijes ose i organizuar nga menaxhmenti i anijes do të regjistrohet në ditarin e anijes duke treguar qëllimin dhe kohën e një kontrolli të tillë.

.5 Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron që hapësirat në të cilat ndodhen bateritë CO_2 të jenë të rregulluara siç duhet për sa i përket aksesit, ventilimit dhe pajisjeve të komunikimit të tyre. Ai do të marrë masat e nevojshme të sigurisë në lidhje me ndërtimin, instalimin, shënjimin, mbushjen dhe testimin e CO_2, tubacioneve dhe montimeve të cilindrave dhe për pajisjet e kontrollit dhe alarmit për një instalim të tillë. Të gjitha dyert e hapësirave të mbrojtura nga instalimi i CO_2 duhet të shënohen "Kjo hapësirë mbrohet nga një instalim CO_2 dhe duhet të evakuohet kur pajisja e alarmit të hyjë në punë".

5. Rregullime për shuarjen e zjarrit në hapësirat e makinerive

5.123.1 Sisteme fikse të shuarjes së zjarrit

Hapësirat e makinerive të kategorisë A duhet të pajisen me cilindo nga sistemet fikse të shuarjes së zjarrit në vijim:

.1 një sistem gazi që përputhet me dispozitat përkatëse të paragrafëve 4.1.1.1, 4.2, 4.3 dhe 4.100, ose një sistem ekuivalent me bazë uji, në përputhje me dispozitat e IMO MSC/Circ.1165 të ndryshuar;

.2 një sistem shkume me zgjerim të lartë që përputhet me dispozitat përkatëse të paragrafit 4.1.1.2;

.3 një sistem spërkatjeje uji nën presion që është në përputhje me dispozitat përkatëse të paragrafit 4.1.1.3.

5.123.2 Marrëveshje shtesë për shuarjen e zjarrit

A1 - 5.123.2.1 Hapësirat e makinerive të kategorisë A duhet të pajisen me të paktën një grup pajisjesh portative me shkumë ajri të përbërë nga një grykë shkumë ajri e një lloji induktor të aftë për t'u lidhur me rrjetën e zjarrit me një zorrë zjarri, së bashku me një portativ. rezervuari që përmban të paktën 20 litra lëng për prodhimin e shkumës dhe një rezervuar rezervë. Gryka duhet të jetë në gjendje të prodhojë shkumë efektive të përshtatshme për shuarjen e zjarrit të naftës, me një shpejtësi prej të paktën 1,5 m3 për min.
A1 - 5.123.2.2 Në çdo hapësirë të tillë, aparate zjarri të aprovuar të tipit shkumë, secila prej të paktën 45 litra kapacitet, ose ekuivalente, të mjaftueshme në numër për të mundësuar që shkuma ose ekuivalenti i saj të drejtohet në çdo pjesë të karburantit dhe sistemeve të presionit të vajit lubrifikues , ingranazhet dhe rreziqe të tjera nga zjarri. Përveç kësaj, duhet të sigurohet një numër i mjaftueshëm fikësesh portative me shkumë ose ekuivalente të cilat duhet të vendosen në atë mënyrë që asnjë pikë në hapësirë të mos jetë më shumë se 10 metra largësi në këmbë nga një fikës dhe që të ketë të paktën dy fikëse të tilla në secilën hapësirë të tillë. .

5.5. Kërkesa shtesë
Çdo hapësirë makinerie duhet të pajiset me dy aplikues të përshtatshëm të mjegullës së ujit, të cilët mund të përbëhen nga një tub metalik në formë L, ku gjymtyra e gjatë është rreth 2 m e gjatë, e aftë për t'u vendosur në një zorrë zjarri dhe gjymtyrë e shkurtër rreth 250 mm. në gjatësi, të pajisur me një grykë fikse të mjegullës së ujit ose të aftë për t'u pajisur me një grykë spërkatëse uji.

Kur vaji i nxehtë përdoret si mjet ngrohjeje, mund të kërkohet gjithashtu që dhomat e bojlerit të jenë të pajisura me pajisje të instaluara përgjithmonë ose të lëvizshme për sistemet lokale për spërkatjen me avion të ujit nën presion ose përhapjen e shkumës mbi dhe poshtë dyshemesë për shuarjen e zjarrit. qëllimet.

5.6. Sisteme të fiksuara të fikjes së zjarrit me aplikim lokal

5.6.2. Hapësirat makinerike të kategorisë A me vëllim mbi 500 m3, përveç sistemit fiks të fikjes së zjarrit të kërkuar në këtë Rregullore II-2/C/10, do të mbrohen nga një lloj i aprovuar i aplikimit lokal fiks me bazë uji ose ekuivalent. sistemi i luftimit, bazuar në udhëzimet në IMO MSC/Circ.913 'Udhëzime për miratimin e sistemeve fikse kundër zjarrit me bazë uji, aplikimi lokal për përdorim në

hapësirat e makinerive të kategorisë A ' . Në rastin e hapësirave të makinerive të pambikëqyrura periodikisht, sistemi i shuarjes së zjarrit duhet të ketë aftësi lëshimi automatik dhe manual. Në rastin e hapësirave të makinerive të drejtuara vazhdimisht, sistemi i shuarjes së zjarrit kërkohet vetëm të ketë një aftësi lëshimi manuale.

5.6.3. Sistemet e fiksuara kundër zjarrit me aplikim lokal janë për të mbrojtur zona të tilla si në vijim pa nevojën e fikjes së motorit, evakuimit të personelit ose mbylljes së hapësirave:

.1 pjesët e rrezikut nga zjarri të të gjitha makinerive me djegie të brendshme,

.2 fronte bojler,

.3 pjesët e rrezikshme nga zjarri të inceneratorëve dhe

.4 pastrues për naftë të nxehtë.

5.6.4. Aktivizimi i çdo sistemi aplikimi lokal duhet të japë një alarm zanor vizual dhe të dallueshëm në hapësirën e mbrojtur dhe në stacionet e drejtuara vazhdimisht. Alarmi duhet të tregojë sistemin specifik të aktivizuar. Kërkesat e alarmit të sistemit të përshkruara në këtë paragraf janë shtesë dhe nuk zëvendësojnë sistemet e zbulimit dhe alarmit të zjarrit të kërkuara diku tjetër në këtë kapitull.

6. Marrëveshjet për shuarjen e zjarrit në stacionet e kontrollit, akomodimin dhe hapësirat e shërbimit

6.1. Sisteme spërkatës dhe spërkatës me ujë

6.1.1. Anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë duhet të pajisen me një sistem spërkatës automatik, zbulimi dhe alarmi zjarri të një tipi të miratuar që përputhet me kërkesat e paragrafit 6.1.100 ose me udhëzimet e IMO-s për një sistem spërkatës ekuivalent të miratuar siç jepet në Rezolutën A të IMO .800(19), në të gjitha hapësirat e shërbimit, stacionet e kontrollit dhe hapësirat akomoduese, duke përfshirë korridoret dhe shkallët. Përndryshe, stacionet e kontrollit ku uji mund të shkaktojë dëme në pajisjet thelbësore mund të pajisen me një sistem fiks të aprovuar të shuarjes së zjarrit të një lloji tjetër. Hapësirat që kanë pak ose aspak rrezik zjarri si boshllëqet, tualetet publike, dhomat me dioksid karboni dhe hapësira të ngjashme nuk duhet të pajisen me një sistem automatik spërkatës.

6.1.2. Në anijet që transportojnë jo më shumë se 36 pasagjerë, referenca i bëhet nënparagrafit 5.3.2 të Rregullores II-2/C/7.

6.1.3. Në ballkonet e kabinës së anijeve për të cilat zbatohet rregullorja 5.3.4 zbatohet rregullorja 5.3.4, në rastet kur mobiljet dhe orenditë në ballkone të tilla nuk përcaktohen në nënparagrafët 40.1, do të instalohet një sistem shuarjeje me ujë me presion fiks, në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri. , 40.2, 40.3, 40.6 dhe 40.7 të Rregullores II-2/A/3.

6.1.100 Sistemet automatike të spërkatës, zbulimit të zjarrit dhe alarmit të zjarrit duhet të jenë të tipit të miratuar, në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemit të Sigurisë nga Zjarri. Për anijet e klasit C dhe D me gjatësi më të vogël se 40 metra dhe me sipërfaqe totale të mbrojtur më pak se 280 m2, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të përcaktojë zonën e përshtatshme për përmasat e pompave dhe komponentëve alternativë.

6.3. Hapësirat që përmbajnë lëng të ndezshëm

6.3.1. Dollapët e bojës duhet të mbrohen si më poshtë:

.1 një sistem dioksid karboni, i projektuar për të dhënë një vëllim minimal të gazit të lirë të barabartë me 40% të vëllimit bruto të hapësirës së mbrojtur;

.2 një sistem pluhuri të thatë, i projektuar për të paktën 0,5 kg pluhur/m3;
.3 një sistem spërkatjeje me ujë ose spërkatës, i projektuar për 5 litra /m2 min. Sistemet e spërkatjes së ujit mund të lidhen me rrjetën kryesore të zjarrit të anijes; ose

.4 një sistem që ofron mbrojtje ekuivalente, siç përcaktohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Në çdo rast, sistemi duhet të funksionojë nga jashtë hapësirës së mbrojtur

6.3.2. Dollapët e likuide ve të ndezshme do të mbrohen nga një rregullim i përshtatshëm për shuarjen e zjarrit të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

6.3.3. Për dollapët e një sipërfaqeje kuverte prej më pak se 4 m2, të cilat nuk mundësojnë akses në hapësirat e akomodimit, mund të pranohet një fikës portativ me dioksid karboni me madhësi për të siguruar një vëllim minimal gazi të lirë të barabartë me 40% të vëllimit bruto të hapësirës. në vend të një sistemi fiks. Një port shkarkimi duhet të vendoset në dollap për të lejuar shkarkimin e fikësit pa pasur nevojë të hyjë në hapësirën e mbrojtur. Fikësi portativ i kërkuar i zjarrit do të vendoset ngjitur me portin. Përndryshe, mund të sigurohet një lidhje porti ose zorre për të lehtësuar përdorimin e ujit kryesor të zjarrit.

6.4. Frizera me yndyrë të thellë, aparate për zierje dhe pjekje: Kur frizera me yndyrë të thellë, aparate për zierje dhe pjekje instalohen dhe përdoren në hapësira jashtë galerisë kryesore, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të vendosë masa shtesë sigurie në lidhje me rreziqet specifike të zjarrit që lidhen me përdorimi i këtij lloji të pajisjeve.

Pajisjet e gatimit me yndyrë të thellë duhet të pajisen me pajisjet e mëposhtme:

.1 një sistem shuarjeje automatike ose manuale të testuar sipas një standardi ndërkombëtar në përputhje me Publikimin ISO 15371:2009 mbi sistemet e shuarjes së zjarrit për mbrojtjen e pajisjeve të gatimit me yndyrë të thellë të galerisë;

.2 një termostat primar dhe rezervë me një alarm për të paralajmëruar operatorin në rast të dështimit të secilit termostat;

.3 rregullime për mbylljen automatike të energjisë elektrike me aktivizimin e sistemit të shuarjes;

4. një alarm për të treguar funksionimin e sistemit të fikjes në galerinë ku është instaluar pajisja; dhe

.5 kontrolle për funksionimin manual të sistemit të shuarjes, të cilat janë të etiketuara qartë për përdorim të gatshëm të ekuipazhit.

7. Rregullime për shuarjen e zjarrit në hapësirat e ngarkesave

7.1. Sisteme fikse për shuarjen e zjarrit me gaz për ngarkesat e përgjithshme

7.1.1. Përveç siç parashikohet në paragrafin 7.2, hapësirat e ngarkesave të anijeve të pasagjerëve me 1000 tonazh bruto e lart do të mbrohen nga një sistem fiks i dioksidit të karbonit ose gazit inert për shuarjen e zjarrit në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri ose nga një zgjerim fiks i lartë. Sistemi i shuarjes së zjarrit me shkumë i cili ofron mbrojtje ekuivalente. 7.1.2. Në anijet me më pak se 1,000 tonazh bruto, rregullimet në hapësirat e ngarkesave do të jenë në kënaqësinë e Drejtorisë së Përgjithshme Detare, me kusht që anija të jetë e pajisur me mbulesa çeliku ose materiale ekuivalente dhe mjete efektive për mbylljen e të gjithë ventilatorëve dhe hapjeve të tjera që çojnë në hapësirat e ngarkesave.

7.2. Sisteme fikse për shuarjen e zjarrit me gaz për mallra të rrezikshme

Një anije e angazhuar në transportin e mallrave të rrezikshme në çdo hapësirë ngarkese duhet të pajiset me një sistem fiks të dioksidit të karbonit ose gazit inert për shuarjen e zjarrit në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri ose me një sistem shuarje zjarri i cili, sipas mendimit të Drejtoria e Përgjithshme Detare jep mbrojtje të barabartë për ngarkesat e transportuara.

7.3. Lufta kundër zjarrit për anijet e krijuara për të mbajtur kontejnerë në ose mbi kuvertën e motit.

7.3.1. Anijet duhet të mbajnë, përveç pajisjeve dhe rregullimeve të kërkuara nga paragrafët 1 dhe 2, të paktën një shtizë mjegull uji.

7.3.1.1. Shtiza e mjegullës së ujit duhet të përbëhet nga një tub me një grykë shpuese, e cila mund të depërtojë në murin e kontejnerit dhe të prodhojë mjegull uji brenda një hapësire të kufizuar (enë, etj.) kur lidhet me rrjetën e zjarrit.

10. Veshja e zjarrfikësit

10.1. Llojet e veshjeve të zjarrfikësve

10.1.1. Veshjet e zjarrfikësve duhet të jenë në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

10.1.2. Për çdo aparat frymëmarrjeje duhet të sigurohet një litar shpëtimi i papërshkueshëm nga zjarri me gjatësi dhe forcë të mjaftueshme, i aftë për t'u lidhur me anë të një kapëseje në parzmoren e aparatit ose në një rrip të veçantë, në mënyrë që të parandalohet shkëputja e aparatit të frymëmarrjes kur përdoret litari.

10.2. Numri i veshjeve të zjarrfikësve

10.2.1. Anijet e klasit B dhe anijet e klasit C dhe D me gjatësi 40 metra e lart duhet të mbajnë të paktën dy veshje zjarrfikëse.

10.2.2. Përveç kësaj, do të zbatohen kërkesat e mëposhtme:

.1 Në anijet me gjatësi 60 metra e lart, duhet të parashikohet gjithashtu, nëse totali i gjatësive të të gjitha hapësirave të pasagjerëve dhe hapësirave të shërbimit në kuvertën që mbart këto hapësira është më shumë se 80 metra, ose, nëse ka më shumë se një kuvertë të tillë, në kuvertën e cila ka agregatin më të madh të gjatësive të tilla, dy veshje zjarrfikësish dhe dy grupe pajisjesh personale për çdo 80 metra, ose një pjesë e tyre, të një grumbulli të tillë gjatësish.

Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, do të sigurohen dy veshje shtesë të zjarrfikësve për secilën zonë kryesore vertikale, me përjashtim të rrethimeve të shkallëve që përbëjnë zona kryesore vertikale individuale dhe për zonat kryesore vertikale me gjatësi të kufizuar në pjesën e përparme dhe të pasme të një anijeje që bëjnë nuk përfshijnë hapësirat e akomodimit, hapësirat e makinerive ose galerat kryesore.

10.2.5. Dy tarifa rezervë do të sigurohen për çdo aparat të kërkuar të frymëmarrjes, përveç sa më poshtë:

(i) Anijet e klasit B me gjatësi më të vogël se 40 metra duhet të mbajnë vetëm një ngarkesë rezervë për çdo aparat frymëmarrjeje të kërkuar.

(ii) Kapaciteti total rezervë i ruajtjes së ajrit të lirë në bordin e anijeve që mbajnë pesë ose më shumë aparate frymëmarrjeje nuk duhet të kalojë 9 600 litra .

(iii) Anijet që janë të pajisura me mjete të përshtatshme të vendosura për rimbushjen e plotë të cilindrave të ajrit pa ndotje duhet të mbajnë vetëm një ngarkesë rezervë për çdo aparat frymëmarrjeje të kërkuar dhe kapaciteti total rezervë i ruajtjes së ajrit të lirë në bord nuk duhet të kalojë 4 800 litra .

10.3. Ruajtja e veshjeve të zjarrfikësve

10.3.1. Veshjet e zjarrfikësit ose grupet e pajisjeve personale duhet të ruhen në mënyrë që të jenë lehtësisht të aksesueshme dhe të gatshme për përdorim dhe, kur mbahen më shumë se një veshje zjarrfikësi ose më shumë se një grup pajisjesh personale, ato duhet të ruhen në pozicione të ndara gjerësisht. .

10.3.2. Të paktën një veshje e zjarrfikësit dhe një grup pajisjesh personale duhet të jenë të disponueshme në çdo pozicion të tillë.
10.4. Komunikimi i zjarrfikësve: Për anijet që kërkohet të mbajnë në bord të paktën një pajisje zjarrfikëse, duhet të mbahen në bord të paktën dy aparate radiotelefonike portative me dy drejtime për secilën palë zjarrfikëse për komunikimin e zjarrfikësve. Për anijet me karburant LNG ose anijet e pasagjerëve ro-ro me hapësira të mbyllura mallrash ro-ro ose hapësira të kategorive të veçanta, ato aparate radiotelefonike portative me dy drejtime duhet të jenë të një lloji rezistent ndaj shpërthimit ose në thelb të sigurta.

10.100 Kur Drejtoria e Përgjithshme Detare vlerëson se dispozitat e transportit në këtë Rregullore II-

2/C/10 janë të paarsyeshme dhe/ose teknikisht të papërshtatshme në bordin e një anijeje, një anije e tillë mundet, në përputhje me dispozitat në nenin 9(3) të Urdhri nr. datë ..., të përjashtohen nga një ose më shumë nga kërkesat e kësaj Rregulloreje II-2/C/10.

Rregullorja II-2/C/11: Integriteti strukturor

1. Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/C/11 është të ruajë integritetin strukturor të anijes duke parandaluar kolapsin e pjesshëm ose të plotë të strukturave të anijes për shkak të përkeqësimit të forcës nga nxehtësia. Për këtë qëllim, materialet e përdorura në strukturën e anijes duhet të sigurojnë që integriteti strukturor të mos degradohet për shkak të zjarrit.

2. Materiali i bykut, superstrukturave, mbulesave strukturore, kuvertave dhe kuvertave

Trupi, superstrukturat, pjesët mbrojtëse strukturore, kuvertat dhe kuvertët duhet të jenë të ndërtuara prej çeliku ose material tjetër ekuivalent. Për qëllimin e zbatimit të përkufizimit të materialit tjetër ekuivalent siç është dhënë në nenin 2 (za) të Urdhrit Nr. datë ..., 'ekspozimi i aplikueshëm ndaj zjarrit' do të jetë sipas standardeve të integritetit dhe izolimit të dhëna në tabelat 9.1 deri në 9.4 i Rregullores II-2/C/9 nënparagrafët 2.2.3 dhe 2.2.4. Për shembull, kur ndarje të tilla si kuvertë ose anët dhe skajet e kuvertësve lejohen të kenë integritet zjarri 'B-0', 'ekspozimi i zbatueshëm ndaj zjarrit' do të jetë gjysmë ore.

3. Struktura e aliazhit të aluminit

Megjithatë, në rastet kur ndonjë pjesë e strukturës është prej aliazh alumini, do të zbatohen sa vijon:

1. Izolimi i përbërësve të aliazhit të aluminit të ndarjeve të klasit "A" ose "B", përveç strukturës që nuk mban ngarkesë, duhet të jetë i tillë që temperatura e bërthamës strukturore të mos rritet më shumë se 200 °C mbi mjedisin. temperatura në çdo kohë gjatë ekspozimit të zbatueshëm ndaj zjarrit ndaj testit standard të zjarrit.

2. Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet izolimit të përbërësve të aliazhit të aluminit të shtyllave, shtyllave dhe pjesëve të tjera strukturore të nevojshme për të mbështetur ruajtjen e varkave të shpëtimit dhe gomones, zonat e nisjes dhe hipjes, dhe ndarjet e klasit "A" dhe "B" për të siguruar:

.2.1 që për anëtarët e tillë që mbështesin zonat e varkave të shpëtimit dhe gomones dhe ndarjet e klasit 'A', kufizimi i rritjes së temperaturës i specifikuar në paragrafin 3.1 do të zbatohet në fund të një ore; dhe

.2.2 që për anëtarët e tillë që kërkohet të mbështesin ndarjet e klasës 'B', kufizimi i rritjes së temperaturës i specifikuar në paragrafin 3.1 do të zbatohet në fund të gjysmë ore.

4. Hapësirat e makinerive të kategorisë A

4.1. Kurora dhe këllëf

Kurora dhe këllëfët e hapësirave të makinerive të kategorisë A duhet të jenë prej çeliku ose materiali ekuivalent dhe duhet të izolohen siç kërkohet nga tabelat e përfshira në Rregulloren II-2/C/9, sipas rastit. Hapjet në të, nëse ka, duhet të rregullohen dhe mbrohen në mënyrë të përshtatshme për të parandaluar përhapjen e zjarrit

4.2. Veshje dyshemeje

Veshja e dyshemesë së kalimeve normale në hapësirat e makinerive të kategorisë A duhet të jetë prej çeliku ose materiali ekuivalent.

5. Materialet e pajisjes jashtë bordit Materialet e bëra lehtësisht joefektive nga nxehtësia nuk duhet të përdoren për gërshërët mbi bordin, shkarkimet sanitare dhe daljet e tjera që janë afër vijës së ujit dhe ku dështimi i materialit në rast zjarri mund të shkaktojë rrezik. të përmbytjeve.

PJESA D

ARRATISJA (BRAKTISJA)

Rregullorja II-2/D/12: Njoftimi i ekuipazhit dhe pasagjerëve

1.Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/D/12 është të njoftojë ekuipazhin dhe pasagjerët për një zjarr për evakuim të sigurt. Për këtë qëllim, do të sigurohet një sistem alarmi i përgjithshëm emergjence dhe një sistem adresash publike.

2. Një sistem alarmi i përgjithshëm emergjence, i kërkuar nga Rregullorja III/3, paragrafi 1, do të përdoret për të njoftuar ekuipazhin dhe pasagjerët për një zjarr.

3. Sistemet e adresave publike

Një sistem adresash publike ose mjete të tjera efektive komunikimi që përputhen me kërkesat e Rregullores III/6.5 të SOLAS, të ndryshuar, do të jenë të disponueshme në të gjithë hapësirat e akomodimit dhe shërbimit dhe stacionet e kontrollit dhe kuvertën e hapur.

Rregullorja II-2/D/13: Mjetet e arratisjes
1. Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje II-2/D/13 është të sigurojë mjete ikjeje në mënyrë që personat në bord të mund të arratisen në mënyrë të sigurtë dhe të shpejtë në kuvertën e embarkimit të varkës së shpëtimit dhe të varkës së shpëtimit . Për këtë qëllim, duhet të
plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 duhet të sigurohen rrugë të sigurta ikjeje;

.2 rrugët e ikjes duhet të mbahen në gjendje të sigurt, pa pengesa; dhe

.3 ndihmat shtesë për arratisje do të sigurohen sipas nevojës për të siguruar akses, shënjim të qartë dhe dizajn adekuat për situata emergjente.

2. Kërkesat e përgjithshme

2.2. Ashensorët në asnjë rast nuk duhet të konsiderohen si një nga mjetet e nevojshme të arratisjes.

3. Mjetet e arratisjes nga stacionet e kontrollit, hapësirat e akomodimit dhe hapësirat e shërbimit

3.1. Kërkesat e përgjithshme

3.1.1. Shkallët dhe shkallët, korridoret dhe dyert duhet të rregullohen për të siguruar mjete të gatshme për t'u arratisur në kuvertën e embarkimit të varkës së shpëtimit dhe gomones nga të gjitha hapësirat e pasagjerëve dhe ekuipazhit dhe nga hapësirat në të cilat zakonisht punësohet ekuipazhi, përveç hapësirave të makinerive.

3.1.2. Ndalohet një korridori, holli ose një pjesë e korridorit nga e cila ka vetëm një rrugë ikjeje. Korridoret qorre të përdorura në zonat e shërbimit që janë të nevojshme për përdorimin praktik të anijes, si stacionet e karburantit dhe korridoret e furnizimit të anijeve, do të lejohen, me kusht që korridore të tilla qorre të ndahen nga zonat e akomodimit të ekuipazhit dhe të jenë të paarritshme nga pasagjerët. zonat e akomodimit. Një pjesë e një korridori që ka një thellësi jo më të madhe se gjerësia e tij konsiderohet një gropë ose shtrirje lokale dhe lejohet.

3.1.3. Të gjitha shkallët duhet të jenë me konstruksion çeliku, me përjashtim të rasteve kur Drejtoria e Përgjithshme Detare sanksionon përdorimin e materialeve të tjera ekuivalente.

3.1.4. Nëse një stacion radiotelegrafik nuk ka akses të drejtpërdrejtë në kuvertën e hapur, duhet të sigurohen dy mjete ikjeje ose aksesi në një stacion të tillë, njëra prej të cilave mund të jetë një vrimë ose dritare me madhësi të mjaftueshme ose një mjet tjetër.

3.2. Mjetet e arratisjes

3.2.1. Shpëtoni nga hapësirat poshtë kuvertës së pjesës kufitare

3.2.1.1. Nën kuvertën e kufirit, dy mjete ikjeje, të paktën njëra prej të cilave duhet të jetë e pavarur nga dyert e papërshkueshme nga uji, duhet të sigurohen nga çdo ndarje e papërshkueshme nga uji ose hapësirë ose grup hapësirash të kufizuara në mënyrë të ngjashme. Përjashtimisht, një nga mjetet e arratisjes për hapësirat e ekuipazhit që hyjnë vetëm herë pas here mund të përjashtohet nëse rruga e kërkuar e arratisjes është e pavarur nga dyert e papërshkueshme nga uji. Në një rast të tillë mjeti i vetëm i arratisjes duhet të sigurojë një arratisje të sigurt.

3.2.2. Ikja nga hapësirat mbi kuvertën e kufirit Mbi kuvertën e kufirit duhet të ketë të paktën dy mjete ikjeje nga secila zonë kryesore vertikale ose hapësirë ose grup hapësirash të kufizuara në mënyrë të ngjashme, të paktën njëra prej të cilave duhet të lejojë hyrjen në një shkallë që formon një dalje vertikale.

3.2.3. Qasje e drejtpërdrejtë në rrethimet e shkallëve Mbulesat e shkallëve duhet të kenë akses të drejtpërdrejtë me korridoret dhe të kenë një zonë të mjaftueshme për të parandaluar mbipopullimin, duke pasur parasysh numrin e personave që mund t'i përdorin ato në raste urgjente. Brenda perimetrit të rrethimeve të tilla të shkallëve, lejohen vetëm tualetet publike, dollapët e materialit jo të djegshëm që ofrojnë ruajtje për pajisjet e sigurisë dhe sportelet e hapura të informacionit. Vetëm hapësirat publike, korridoret, tualetet publike, hapësirat e kategorive të veçanta dhe hapësirat e hapura të ngarkesave ro-ro në të cilat pasagjerët mund të kenë akses, shkallët e tjera të arratisjes të kërkuara nga paragrafi 3.2.4.1 dhe zonat e jashtme lejohen të kenë akses të drejtpërdrejtë në këto rrethime shkallësh.

3.2.4. Detajet e mjeteve të arratisjes

3.2.4.1. Të paktën një nga mjetet e arratisjes të kërkuara në nënparagrafët 3.2.1.1 dhe 3.2.2 duhet të përbëhet nga një shkallë e mbyllur lehtësisht e aksesueshme, e cila duhet të sigurojë strehë të vazhdueshme zjarri nga niveli i origjinës së saj deri në kuvertën e duhur të hipjes së varkës së shpëtimit dhe gomones së shpëtimit. , ose në kuvertën më të lartë të motit nëse kuverta e hipjes nuk shtrihet në zonën kryesore vertikale që po shqyrtohet. Në rastin e fundit, aksesi i drejtpërdrejtë në kuvertën e hipjes nëpërmjet shkallëve dhe rrugëkalimeve të jashtme të hapura duhet të sigurohet dhe duhet të ketë ndriçim emergjence në përputhje me Rregulloren III/5, paragrafi 3 dhe sipërfaqet pa rrëshqitje nën këmbë. Kufijtë përballë shkallëve dhe rrugëkalimeve të jashtme të hapura që përbëjnë pjesë të një rruge shpëtimi dhe kufijtë në një pozicion të tillë që dështimi i tyre gjatë zjarrit do të pengonte daljen në kuvertën e hipjes duhet të kenë integritet zjarri, duke përfshirë vlerat e izolimit, në përputhje me tabelat 9.1 deri në 9.4, si të përshtatshme.

3.2.4.2. Mbrojtja e aksesit nga rrethimet e shkallëve në zonat e hipjes së varkës së shpëtimit dhe gomones së shpëtimit duhet të sigurohet ose drejtpërdrejt ose përmes rrugëve të brendshme të mbrojtura që kanë integritetin e zjarrit dhe vlerat e izolimit për rrethimet e shkallëve siç përcaktohet nga tabelat 9.1 deri në 9.4, sipas rastit.

3.2.4.5. Gjerësia, numri dhe vazhdimësia e ikjeve duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

3.2.5. Shënimi i rrugëve të arratisjes

3.2.5.1. Përveç ndriçimit emergjent të kërkuar nga Rregulloret II-1/D/42 dhe III/5.3, mjetet e arratisjes duke përfshirë shkallët dhe daljet, duhet të shënohen me ndriçim ose tregues të shiritave fotolumineshent të vendosur jo më shumë se 0,3 metra mbi kuvertë. në të gjitha pikat e rrugës së arratisjes, duke përfshirë këndet dhe kryqëzimet. Shënimi duhet t'u mundësojë pasagjerëve të identifikojnë të gjitha rrugët e arratisjes dhe të identifikojnë lehtësisht daljet e arratisjes. Nëse përdoret ndriçimi elektrik, ai duhet të furnizohet nga burimi i energjisë emergjente dhe duhet të organizohet në mënyrë që dështimi i ndonjë drite të vetme ose prerja në një shirit ndriçimi të mos rezultojë në pavlefshmërinë e shënimit. Për më tepër, të gjitha shenjat e rrugës së ikjes dhe shenjat e vendndodhjes së pajisjeve të zjarrit duhet të jenë prej materiali fotolumineshent ose të shënuara me ndriçim. Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron që këto pajisje ndriçimi ose fotolumineshente të jenë

vlerësuar, testuar dhe zbatuar në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

3.2.5.2. Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, kërkesat e nënparagrafit 3.2.5.1 të kësaj Rregulloreje II-2/D/13 do të zbatohen gjithashtu për akomodimet e ekuipazhit.

3.2.6. Dyert normalisht të kyçura që janë pjesë e një rruge shpëtimi.

3.2.6.1. Dyert e kabinës dhe dhomës së dhomës nuk duhet të kërkojnë çelësa për t'i zhbllokuar nga brenda dhomës. As nuk do të ketë asnjë derë përgjatë ndonjë rruge të caktuar ikjeje që kërkon çelësa për t'i zhbllokuar kur lëvizni në drejtim të arratisjes.

3.2.6.2. Dyert e daljes nga hapësirat publike që normalisht janë të mbyllura duhet të pajisen me një mjet për çlirim të shpejtë. Mjete të tilla do të përbëhen nga një mekanizëm mbyllës i derës që përfshin një pajisje që lëshon shulën me aplikimin e një force në drejtim të rrjedhës së daljes. Mekanizmat e lëshimit të shpejtë do të projektohen dhe instalohen në përputhje me Drejtorinë e Përgjithshme Detare dhe në veçanti:

.1 përbëhet nga shufra ose panele, pjesa aktivizuese e të cilave shtrihet në të paktën gjysmën e gjerësisë së fletës së derës, të paktën 760 mm dhe jo më shumë se 1 120 mm mbi kuvertë;

.2 të bëjë që mbyllja e derës të lirohet kur zbatohet një forcë jo më e madhe se 67 N; dhe

.3 të mos jetë i pajisur me asnjë pajisje mbyllëse, vidë vendosëse ose rregullim tjetër që pengon lëshimin e shulës kur ushtrohet presion në pajisjen çliruese.

3.2.7. Analiza e evakuimit për anijet e pasagjerëve

3.2.7.1. Rrugët e arratisjes do të vlerësohen nga një analizë evakuimi në fillim të procesit të projektimit sipas 'Udhëzimeve të rishikuara për analizat e evakuimit për anijet e reja dhe ekzistuese të pasagjerëve' (MSC.1/Circ.1533), të ndryshuar. Kjo analizë do të zbatohet për:

.1 anije pasagjerësh ro-ro; dhe

.2 anije të tjera pasagjerësh që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, përveç rasteve kur hapësirat e akomodimit nuk kanë kabina, janë të vendosura vetëm në një kuvertë dhe ka vetëm një stacion montimi.

3.2.7.2. Analiza do të përdoret për të identifikuar dhe eliminuar, për aq sa është e mundur, mbipopullimin që mund të zhvillohet gjatë një braktisjeje, për shkak të lëvizjes normale të pasagjerëve dhe ekuipazhit përgjatë rrugëve të arratisjes, duke përfshirë mundësinë që ekuipazhit mund t'i duhet të lëvizë përgjatë këtyre rrugëve në një drejtim. e kundërta me lëvizjen e pasagjerëve. Përveç kësaj, analiza do të përdoret për të demonstruar se aranzhimet e arratisjes janë mjaftueshëm fleksibël për të parashikuar mundësinë që disa rrugë arratisjeje, stacione montimi, stacione hipjeje ose mjete mbijetese mund të mos jenë të disponueshme si rezultat i një aksidenti.

3.4. Pajisjet e frymëmarrjes për arratisje urgjente për anijet me gjatësi 40 metra e lart:

3.4.1. Pajisjet e frymëmarrjes për arratisje emergjente duhet të barten, në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

3.4.3. Të paktën dy pajisje të frymëmarrjes për arratisje emergjente duhet të mbahen në çdo zonë kryesore vertikale.

3.4.4. Në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, në secilën zonë kryesore vertikale duhet të barten dy pajisje frymëmarrjeje për arratisje emergjente, përveç atyre të kërkuara në nënparagrafin 3.4.3.
3.4.5. Megjithatë, nënparagrafët 3.4.3 dhe 3.4.4 nuk zbatohen për rrethimet e shkallëve që përbëjnë zona kryesore vertikale individuale dhe për zonat kryesore vertikale në pjesën e përparme ose të pasme të një anijeje, të cilat nuk përmbajnë hapësira të kategorive (6), (7), (8) ose (12) të përcaktuara në Rregulloren II-2/C/9 nënparagrafin 2.2.3.

4. Mjetet e arratisjes nga hapësirat e makinerive

4.1. Mjetet e arratisjes Dy mjete ikjeje duhet të sigurohen nga çdo hapësirë makinerie. Në veçanti, duhet të respektohen dispozitat e mëposhtme.

4.1.1. Shpëtoni nga hapësirat poshtë kuvertës së pjesës kufitare

Aty ku hapësira është nën kuvertën e kufirit, dy mjetet e arratisjes do të përbëhen nga njëra prej tyre:

.1 dy grupe shkallësh çeliku të ndara sa më gjerësisht të jetë e mundur, që të çojnë në dyer në pjesën e sipërme të hapësirës të ndara në mënyrë të ngjashme, dhe nga të cilat ka akses në kuvertën e duhur të varkës së varkës së shpëtimit dhe gomones së shpëtimit. Një nga këto shkallë do të vendoset brenda një mbylljeje të mbrojtur që plotëson Rregulloren II-2/C/9 nënparagrafi 2.2.3, kategoria (2) ose Rregullorja II-2/C/9, nënparagrafi 2.2.4, kategoria (4), si të përshtatshme, nga pjesa e poshtme e hapësirës shërben në një pozicion të sigurt jashtë hapësirës. Dyert e zjarrit vetë-mbyllëse të të njëjtave standarde të integritetit të zjarrit duhet të vendosen në mbyllje. Shkallët duhet të fiksohen në mënyrë të tillë që nxehtësia të mos transferohet në mbyllje përmes pikave të fiksimit jo të izoluara. Mbyllja e mbrojtur duhet të ketë dimensione minimale të brendshme prej të paktën 800 mm × 800 mm dhe duhet të ketë dispozita për ndriçim emergjent; ose

.2 një shkallë çeliku që çon në një derë në pjesën e sipërme të hapësirës nga e cila sigurohet qasja në kuvertën e hipjes dhe gjithashtu, në pjesën e poshtme të hapësirës dhe në një pozicion të ndarë mirë nga shkalla e përmendur, një derë çeliku të aftë për t'u operuar nga secila anë dhe që siguron akses në një rrugë të sigurt shpëtimi nga pjesa e poshtme e hapësirës në kuvertën e hipjes.

4.1.2. Ikja nga hapësirat mbi kuvertën e kufirit Kur hapësira është mbi kuvertën e kufirit, të dy mjetet e arratisjes duhet të ndahen sa më gjerë që të jetë e mundur dhe dyert që çojnë nga mjetet e tilla të arratisjes duhet të jenë një pozicion nga i cili sigurohet qasja në varkën e përshtatshme të shpëtimit. dhe kuvertën e embarkimit të gomones së shpëtimit. Kur mjetet e tilla të arratisjes kërkojnë përdorimin e shkallëve, ato duhet të jenë prej çeliku.

4.1.3. Shpërndarja nga dy mjete ikjeje Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të heqë dorë nga një mjet arratisjeje nga çdo hapësirë e tillë për sa kohë që një derë ose një shkallë prej çeliku ofron një rrugë të sigurt shpëtimi për në kuvertën e embarkimit, duke i kushtuar vëmendje të duhur natyrës dhe vendndodhjes. të hapësirës dhe nëse personat normalisht janë të punësuar në atë hapësirë. Një mjet i dytë ikjeje duhet të sigurohet në hapësirën e marsheve drejtuese kur pozicioni i drejtimit emergjent ndodhet në atë hapësirë, përveç rastit kur ka një akses të drejtpërdrejtë në kuvertën e hapur.

4.1.4. Ikja nga dhomat e kontrollit të makinerive Dy mjete ikjeje duhet të sigurohen nga një dhomë kontrolli makinerie e vendosur brenda një hapësire makinerie, të paktën njëra prej të cilave do të sigurojë strehë të vazhdueshme nga zjarri në një pozicion të sigurt jashtë hapësirës së makinerisë.

4.1.5. Shkallët dhe shkallët Pjesa e poshtme e shkallëve në hapësirat e makinerive duhet të jetë e mbrojtur.

4.1.6. Ikja nga punishtet kryesore brenda hapësirave të makinerive Dy mjete ikjeje duhet të sigurohen nga punishtja kryesore brenda një hapësire makinerie. Të paktën një nga këto rrugë ikjeje duhet të sigurojë një strehë të vazhdueshme zjarri në një pozicion të sigurt jashtë hapësirës së makinerisë.

4.1.100 Shkallët e kërkuara sipas nënparagrafëve 4.1.1, 4.1.2 dhe 4.1.3 mund të bëhen prej materiali ekuivalent me çelikun nëse ndodhen në një ambient të mbrojtur të izoluar nga zjarri sipas tabelave të përfshira në Rregulloren II-2/C/9 , sipas rastit.

4.3. Pajisjet e frymëmarrjes për arratisje urgjente për anijet me gjatësi 40 metra e lart:

4.3.1. Brenda hapësirave të makinerive, pajisjet e frymëmarrjes për dalje emergjente duhet të vendosen gati për përdorim në vende lehtësisht të dukshme, të cilat mund të arrihen shpejt dhe lehtë në çdo kohë në rast zjarri. Vendndodhja e pajisjeve të frymëmarrjes për arratisje emergjente duhet të marrë parasysh paraqitjen e hapësirës së makinerisë dhe numrin e personave që normalisht punojnë në hapësirë. Referenca i bëhet Udhëzimeve për performancën, vendndodhjen, përdorimin dhe kujdesin e pajisjeve të frymëmarrjes për arratisje emergjente (EEBD) në IMO MSC/Circ.849.

4.3.2. Numri dhe vendndodhja e këtyre pajisjeve duhet të tregohet në planin e kontrollit të zjarrit të kërkuar në Rregulloren II-2/E/15, nënparagrafi 2.4.

4.3.3. Pajisjet e frymëmarrjes për arratisje emergjente duhet të barten, në përputhje me Kodin e Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri.

5. Mjetet e arratisjes nga hapësirat e kategorive të veçanta dhe hapësirat e hapura të ngarkesave ro-ro në të cilat mund të ketë akses çdo pasagjer i transportuar

5.1. Në hapësirat e kategorisë së veçantë dhe hapësirat e hapura të ngarkesave ro-ro, në të cilat pasagjerët mund të kenë akses, numri dhe disponimi i mjeteve të arratisjes, si poshtë ashtu edhe mbi kuvertën e kufirit, duhet të jenë në favor të Drejtorisë së Përgjithshme Detare dhe, në përgjithësi, siguria. aksesi në kuvertën e hipjes duhet të jetë së paku ekuivalent me atë të parashikuar në nënparagrafët 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.4.1 dhe 3.2.4.2. Hapësira të tilla duhet të pajisen me vendkalime të përcaktuara për në mjetet e arratisjes me një gjerësi prej të paktën 600 mm, dhe aty ku është e mundur

dhe e arsyeshme, ato vendkalime gjatësore të përcaktuara duhet të ngrihen të paktën 150 mm mbi sipërfaqen e kuvertës. Rregullimet e parkimit për automjetet duhet t'i mbajnë të pastra vendkalimet gjatë gjithë kohës.

5.2. Një nga rrugët e ikjes nga hapësirat e makinerive ku zakonisht punësohet ekuipazhi duhet të shmangë aksesin e drejtpërdrejtë në çdo hapësirë të kategorisë së veçantë.

5.100 Rampat e ngritjes/zbritjes nga lart/poshtë në kuvertën e platformës nuk duhet të jenë në gjendje të bllokojnë rrugët e miratuara të ikjes kur janë në pozicion të ulur.

6. Mjetet e arratisjes nga hapësirat e ngarkesave ro-ro Të paktën dy mjete ikjeje duhet të sigurohen në hapësirat e ngarkesave ro-ro ku ekuipazhi është i punësuar normalisht. Rrugët e arratisjes duhet të sigurojnë një arratisje të sigurt në kuvertën e embarkimit të varkës së shpëtimit dhe gomones dhe do të vendosen në skajet e përparme dhe të pasme të hapësirës.

7. Kërkesa shtesë për anijet e pasagjerëve ro-ro

7.1. Gjeneral

7.1.1. Rrugët e arratisjes duhet të sigurohen nga çdo hapësirë e zënë normalisht në anije në një stacion montimi. Këto rrugë ikjeje do të organizohen në mënyrë që të ofrojnë rrugën më të drejtpërdrejtë të mundshme për në stacionin e grumbullimit dhe do të shënohen me simbole që lidhen me pajisjet dhe rregullimet shpëtimtare, të miratuara nga IMO me Rezolutën A.760(18) të ndryshuar.

7.1.2. Rruga e arratisjes nga kabinat në rrethimet e shkallëve duhet të jetë sa më e drejtpërdrejtë, me një numër minimal ndryshimesh në drejtim. Nuk është e nevojshme të kaloni nga njëra anë e anijes në tjetrën për të arritur në një rrugë shpëtimi. Nuk duhet të jetë e nevojshme të ngjiteni më shumë se dy kuvertë lart ose poshtë për të arritur në një stacion montimi ose kuvertë të hapur nga çdo hapësirë pasagjerësh.

7.1.3. Rrugët e jashtme do të sigurohen nga kuvertë të hapura, të përmendura në paragrafin 7.1.2, në stacionet e hipjes së mjeteve të mbijetesës.

7.1.4. Kur hapësirat e mbyllura ngjiten me një kuvertë të hapur, hapjet nga hapësira e mbyllur në kuvertën e hapur, aty ku është praktike, duhet të mund të përdoren si një dalje emergjence.

7.1.5. Rrugët e arratisjes nuk duhet të pengohen nga mobilje ose pengesa të tjera. Me përjashtim të tavolinave dhe karrigeve që mund të pastrohen për të siguruar hapësirë të hapur, dollapët dhe mobiliet e tjera të rënda në hapësirat publike dhe përgjatë rrugëve të arratisjes duhet të sigurohen në vend për të parandaluar zhvendosjen nëse anija rrotullohet ose listohet. Mbulesat e dyshemesë gjithashtu duhet të sigurohen në vend. Kur anija është në lëvizje, rrugët e arratisjes duhet të mbahen pa pengesa si pastrimi i karrocave, shtratit, bagazheve dhe kutive të mallrave.

7.2. Udhëzime për arratisje të sigurt

7.2.1. Kuvertat do të numërohen në mënyrë sekuenciale, duke filluar me '1' në pjesën e sipërme të

rezervuarit ose në kuvertën më të ulët. Këta numra duhet të shfaqen në mënyrë të dukshme në uljet e shkallëve dhe hollet e ashensorit. Kuvertat mund të emërtohen gjithashtu, por numri i kuvertës duhet të shfaqet gjithmonë me emrin.

7.2.2. Planet e thjeshta 'imituese' që tregojnë pozicionin 'ju jeni këtu' dhe rrugët e arratisjes të shënuara me shigjeta do të shfaqen në mënyrë të dukshme në brendësi të çdo dere të kabinës dhe në hapësirat publike. Plani duhet të tregojë drejtimet e arratisjes dhe duhet të jetë i orientuar siç duhet në lidhje me pozicionin e tij në anije.

7.3. Forca e parmakeve dhe korridoreve

7.3.1. Parmakë ose mbajtëse të tjera dore duhet të sigurohen në të gjitha korridoret përgjatë gjithë rrugës së arratisjes, në mënyrë që një dorezë e fortë të jetë e disponueshme në çdo hap të rrugës, aty ku është e mundur, në stacionet e grumbullimit dhe stacionet e hipjes. Parmakë të tillë duhet të sigurohen në të dy anët e korridoreve gjatësore me gjerësi më shumë se 1,8 metra dhe korridoreve tërthore me gjerësi më të madhe se 1 metër . Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet nevojës për të qenë në gjendje të kapërcehen lobe, atriume dhe hapësira të tjera të mëdha të hapura përgjatë rrugëve të arratisjes. Parmakët dhe mbajtëset e tjera të dorës duhet të kenë një forcë të tillë që të përballojnë një ngarkesë të shpërndarë horizontale prej 750 N/m të aplikuar në drejtim të qendrës së korridorit ose hapësirës, dhe një ngarkesë vertikale të shpërndarë prej 750 N/m të aplikuar në drejtim poshtë. Të dy ngarkesat nuk duhet të aplikohen njëkohësisht.

7.3.2. 0,5 metrat më të ulëta të mbulesave dhe ndarjeve të tjera që formojnë ndarje vertikale përgjatë rrugëve të ikjes duhet të jenë në gjendje të mbajnë një ngarkesë prej 750 N/m për t'i lejuar ato të përdoren si sipërfaqe ecjeje nga ana e rrugës së arratisjes me anijen në gjendje të lirë. këndet e thembra.

PJESA E
KËRKESAT OPERACIONALE

Rregullorja II-2/E/14: Gatishmëria operacionale dhe mirëmbajtja

1.Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/E/14 është të ruajë dhe monitorojë efektivitetin e masave të sigurisë nga zjarri me të cilat sigurohet anija. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

.1 Sistemet e mbrojtjes nga zjarri dhe sistemet dhe pajisjet kundër zjarrit duhet të mbahen gati për përdorim; dhe

.2 Sistemet e mbrojtjes nga zjarri dhe sistemet dhe pajisjet kundër zjarrit duhet të testohen dhe inspektohen siç duhet.

2.Kërkesat e përgjithshme

Gjatë gjithë kohës kur anija është në shërbim, sistemet e mbrojtjes nga zjarri dhe sistemet dhe pajisjet

kundër zjarrit duhet të mbahen gati për përdorim.

Një anije nuk është në shërbim kur:

.1 është për riparime ose vendosje (qoftë në spirancë ose në port) ose në dok të thatë;

.2 deklarohet jo në shërbim nga pronari ose përfaqësuesi i pronarit; dhe

.3 nëse nuk ka pasagjerë në bord.

2.1. Gatishmëria operacionale

2.1.1. Sistemet e mëposhtme të mbrojtjes nga zjarri duhet të mbahen në gjendje të mirë në mënyrë që të sigurojnë performancën e tyre të kërkuar nëse ndodh një zjarr:

.1 mbrojtje strukturore nga zjarri duke përfshirë divizionet rezistente ndaj zjarrit dhe mbrojtjen e hapjeve dhe depërtimeve në këto divizione;

.2 sistemet e zbulimit dhe alarmit të zjarrit; dhe

.3 mjetet e sistemeve dhe pajisjeve të ikjes.

2.1.2. Sistemet dhe pajisjet e shuarjes së zjarrit duhet të mbahen në gjendje të mirë pune dhe të disponueshme për përdorim të menjëhershëm. Fikëset portative që janë shkarkuar duhet të rimbushen menjëherë ose të zëvendësohen me një njësi ekuivalente.

2.2. Mirëmbajtja, testimi dhe inspektimet

2.2.1. Mirëmbajtja, testimi dhe inspektimet do të kryhen bazuar në udhëzimet në IMO MSC.1/Circ.1432, të ndryshuar, dhe në një mënyrë që ka parasysh sigurimin e besueshmërisë së sistemeve dhe pajisjeve kundër zjarrit.
2.2.2. Një plan mirëmbajtjeje do të mbahet në bordin e anijes dhe do të jetë i disponueshëm për inspektim, sa herë që kërkohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

2.2.3. Plani i mirëmbajtjes duhet të përfshijë të paktën sistemet e mëposhtme të mbrojtjes nga zjarri dhe sistemet dhe pajisjet e zjarrfikësve, ku janë instaluar:

.1 rrjeti i zjarrit, pompat e zjarrit dhe hidrantët duke përfshirë zorrët dhe grykat;

.2 sisteme fikse për zbulimin dhe alarmin e zjarrit;

.3 sisteme fikse për shuarjen e zjarrit dhe pajisje të tjera për shuarjen e zjarrit;

.4 sisteme automatike spërkatës, zbulimi dhe alarmi zjarri;

.5 Sistemet e ventilimit duke përfshirë amortizuesit e zjarrit dhe tymit, ventilatorët dhe kontrollet e tyre;

.6 mbyllje emergjente e furnizimit me karburant;

.7 dyert e zjarrit duke përfshirë kontrollet e tyre;

.8 sisteme alarmi të përgjithshme emergjente;

.9 pajisjet e frymëmarrjes për arratisje emergjente;

.10 fikse zjarri portative duke përfshirë ngarkesat rezervë; dhe

.11 veshjet e zjarrfikësve.

2.2.4. Programi i mirëmbajtjes mund të jetë i bazuar në kompjuter.

3. Kërkesa shtesë Për anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, një plan mirëmbajtjeje për sistemet e ndriçimit në vendndodhje të ulët dhe adresave publike do të zhvillohet si shtesë e planit të mirëmbajtjes të përmendur në paragrafin 2.2.

Rregullorja II-2/E/15: Udhëzime, trajnime në bord dhe stërvitje

1.Qëllimi
Qëllimi i kësaj rregulloreje II-2/E/15 është të zbusë pasojat e zjarrit me anë të udhëzimeve të duhura për trajnimin dhe stërvitjen e personave në bord në procedurat e duhura në kushte emergjence. Për këtë qëllim, ekuipazhi duhet të ketë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme për të trajtuar rastet e emergjencës nga zjarri, duke përfshirë kujdesin për pasagjerët

2. Kërkesat e përgjithshme
2.1. Udhëzimet, detyrat dhe organizimi

2.1.1. Anëtarët e ekuipazhit duhet të marrin udhëzime mbi sigurinë nga zjarri në bordin e anijes.

2.1.2. Anëtarët e ekuipazhit do të marrin udhëzime për detyrat e tyre të caktuara.

2.1.3. Organizohen palët përgjegjëse për shuarjen e zjarrit . Këto palë do të kenë aftësinë për të kryer detyrat e tyre gjatë gjithë kohës kur anija është në shërbim.

2.2. Stërvitje dhe stërvitje në bord

2.2.1. Anëtarët e ekuipazhit duhet të trajnohen për t'u njohur me rregullimet e anijes, si dhe vendndodhjen dhe funksionimin e çdo sistemi dhe pajisjeje zjarrfikëse që ata mund të thirren për të përdorur.

2.2.2. Trajnimi në përdorimin e aparateve të frymëmarrjes për arratisje emergjente do të konsiderohet si pjesë e trajnimit në bord.

2.2.3. Performanca e anëtarëve të ekuipazhit të cilëve u janë caktuar detyrat e zjarrfikësve do të vlerësohet periodikisht duke kryer trajnime dhe stërvitje në bord për të identifikuar zonat që kanë nevojë për përmirësim, për të siguruar ruajtjen e aftësive në shuarjen e zjarrit dhe për të siguruar gatishmërinë operacionale të shuarjes së zjarrit. organizimi .

2.2.4. Trajnimi në bord për përdorimin e sistemeve dhe pajisjeve të fikjes së zjarrit të anijes do të planifikohet dhe kryhet në përputhje me dispozitat e Rregullores III/19.4.1 të SOLAS 1974, të ndryshuar.

2.2.5. Stërvitjet e zjarrit do të kryhen dhe regjistrohen në përputhje me dispozitat e Rregulloreve III/19.3.5, III/19.5 dhe III/30 të SOLAS 1974, të ndryshuara.

2.2.6. Në anijet që i nënshtrohen Rregullores II-2/C/10, paragrafi 10, cilindrat e aparateve të frymëmarrjes të përdorura gjatë stërvitjeve duhet të rimbushen ose zëvendësohen përpara nisjes.

2.3. Manualet e trajnimit

2.3.1. Një manual trajnimi duhet të sigurohet në çdo dhomë rrëmujë të ekuipazhit dhe dhomë rekreacioni ose në çdo kabinë të ekuipazhit.

2.3.2. Manuali i trajnimit duhet të shkruhet në gjuhën e punës së anijes.

2.3.3. Manuali i trajnimit, i cili mund të përbëhet nga disa vëllime, duhet të përmbajë udhëzimet dhe informacionin e kërkuar në paragrafin 2.3.4 në terma lehtësisht të kuptueshëm dhe të ilustruar kudo që të jetë e mundur. Çdo pjesë e një informacioni të tillë mund të jepet në formën e ndihmësve audiovizualë në vend të manualit.

2.3.4. Manuali i trajnimit do të shpjegojë në detaje sa vijon:

.1 praktika e përgjithshme e sigurisë nga zjarri dhe masat paraprake lidhur me rreziqet e pirjes së duhanit, rreziqet elektrike, likuide t e ndezshme dhe rreziqe të ngjashme të zakonshme në anije;

.2 udhëzime të përgjithshme për aktivitetet e shuarjes së zjarrit dhe procedurat e shuarjes së zjarrit duke përfshirë procedurat për njoftimin e zjarrit dhe përdorimin e pikave të thirrjes që operohen me dorë;

.3 kuptimet e alarmeve të anijes;

.4 funksionimin dhe përdorimin e sistemeve dhe pajisjeve të fikjes së zjarrit;

.5 funksionimin dhe përdorimin e dyerve të zjarrit;

.6 operimi dhe përdorimi i amortizatorëve nga zjarri dhe tymi; dhe

.7 sistemet dhe pajisjet e arratisjes.

2.4. Planet e kontrollit të zjarrit

2.4.1. Në të gjitha anijet, planet e përgjithshme të rregullimit duhet të ekspozohen përgjithmonë për drejtimin e oficerëve të anijes, duke treguar qartë për çdo kuvertë stacionet e kontrollit, seksionet e ndryshme të zjarrit të mbyllura nga divizionet e klasit 'A', seksionet e mbyllura nga divizionet e klasit 'B' së bashku me të dhënat e sistemeve të zbulimit të zjarrit dhe alarmit të zjarrit, instalimit të spërkatësve, pajisjeve të shuarjes së zjarrit, mjeteve të hyrjes në të ndryshme ndarjet, kuvertat, etj. dhe sistemin e ventilimit duke përfshirë të dhënat e pozicioneve të kontrollit të ventilatorit, pozicionin e amortizatorëve dhe numrat e identifikimit të ventilatorëve të ventilimit që shërbejnë çdo seksion. Përndryshe, detajet e lartpërmendura mund të përcaktohen në një broshurë, një kopje e së cilës do t'i jepet secilit oficer dhe një kopje do të jetë gjithmonë e disponueshme në bord në një pozicion të arritshëm. Planet dhe broshurat do të mbahen të përditësuara dhe çdo ndryshim regjistrohet në to sa më shpejt që të jetë e mundur. Përshkrimi në plane dhe broshura të tilla duhet të jetë në gjuhën shqipe. Nëse gjuha nuk është as anglisht dhe as frëngjisht, do të përfshihet një përkthim në një nga këto gjuhë. Në rast se anija është e angazhuar në udhëtime të brendshme në një shtet tjetër anëtar, do të përfshihet një përkthim në gjuhën zyrtare të atij shteti portual, nëse kjo gjuhë nuk është as anglisht dhe as frëngjisht.

Informacioni që duhet të sigurohet me planet dhe broshurat e kërkuara të kontrollit të zjarrit dhe simbolet grafike që do të përdoren për planet e kontrollit të zjarrit duhet të jenë në përputhje me Rezolutat A.756(18) dhe A.952(23) të IMO-s, të ndryshuara.

2.4.2. Një grup dublikatë i planeve të kontrollit të zjarrit ose një broshurë që përmban plane të tilla do të ruhet në mënyrë të përhershme në një mbyllje të ngushtë me mot të shënuar jashtë shtratit për ndihmën e personelit të zjarrfikësve në breg.

Rregullorja II-2/E/16: Operacionet

1. Qëllimi

Për të siguruar informacion dhe udhëzime për operacionet e duhura të trajtimit të anijeve dhe ngarkesave në lidhje me sigurinë nga zjarri, duhet të sigurohen broshurat operative në bord.

2. Libreza operacionale të sigurisë nga zjarri

2.1. Broshura e kërkuar operacionale nga zjarri duhet të përmbajë informacionin dhe udhëzimet e nevojshme për funksionimin e sigurt të anijes dhe operacionet e trajtimit të ngarkesave në lidhje me sigurinë nga zjarri. Broshura duhet të përfshijë informacion në lidhje me përgjegjësitë e ekuipazhit për sigurinë e përgjithshme nga zjarri të anijes gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të ngarkesës dhe gjatë lëvizjes. Për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme, libreza e sigurisë nga zjarri duhet të ofrojë referencë për udhëzimet përkatëse për shuarjen e zjarrit dhe për trajtimin e ngarkesave emergjente të përfshira në Kodin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare.

2.3. Libreza operacionale e sigurisë nga zjarri duhet të shkruhet në gjuhën e punës së anijes.

2.4. Broshura operacionale e sigurisë nga zjarri mund të kombinohet me manualet e trajnimit të kërkuara në
Rregullorja II-2/E/15, nënparagrafi 2.3.

PJESA G

KËRKESA TË VEÇANTA

Rregullorja II-2/G/18: Kërkesa të veçanta për objektet e helikopterëve

Anijet e pajisura me helidekë duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores 18 të Pjesës G të Kapitullit II-2 të SOLAS, të ndryshuar.

Rregullorja II-2/G/19: Kërkesa të veçanta për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme

Kërkesat e Rregullores 19 të Pjesës G të Kapitullit II-2 të SOLAS, të ndryshuar, do të zbatohen, sipas rastit, për anijet e pasagjerëve që transportojnë mallra të rrezikshme.

Rregullorja II-2/G/20: Mbrojtja e hapësirave të ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro
1. Qëllimi
Qëllimi i kësaj Rregulloreje II-2/G/20 është të sigurojë masa shtesë sigurie për të adresuar objektivat e sigurisë nga zjarri të këtij kapitulli për anijet e pajisura me hapësira ngarkesash të kategorive të veçanta dhe ro-ro. Për këtë qëllim, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme funksionale:

1. Duhet të sigurohen sisteme të mbrojtjes nga zjarri për të mbrojtur në mënyrë adekuate anijen nga rreziqet e zjarrit që lidhen me hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro;

2. burimet e ndezjes duhet të ndahen nga hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro; dhe

.3 Hapësirat e ngarkesave të kategorisë së veçantë dhe ro-ro duhet të ajrosen në mënyrë adekuate.

2. Kërkesat e përgjithshme

2.1.1. Zbatimi Përveç pajtueshmërisë me kërkesat e rregulloreve në Pjesët B, C, D dhe E, sipas rastit, hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro duhet të jenë në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje II-2/G/20.

2.1.2. Automjetet me karburant në rezervuarët e tyre për lëvizjen e tyre mund të transportohen në hapësira ngarkesash të ndryshme nga hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta ose ro-ro, me kusht që të plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

.1 mjetet nuk përdorin shtytje të tyre brenda hapësirave të ngarkesave;

.2 hapësirat e ngarkesave janë në përputhje me kërkesat e duhura të Rregullores II-2/G/19; dhe

.3 mjetet transportohen në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Detare.
2.2. Parimet bazë

2.2.1. Parimi bazë që qëndron në themel të dispozitave të kësaj Rregulloreje II-2/G/20 është se meqenëse zonimi normal kryesor vertikal mund të mos jetë i praktikueshëm në hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro, në hapësira të tilla duhet të sigurohet mbrojtja ekuivalente në bazë të një koncepti i zonës horizontale dhe me sigurimin e një sistemi efikas fiks të shuarjes së zjarrit. Sipas këtij koncepti, një zonë horizontale për qëllimin e kësaj Rregulloreje II-2/G/20 mund të përfshijë hapësira të kategorive të veçanta në më shumë se një kuvertë me kusht që lartësia totale e pastër për automjetet të mos kalojë 10 metra.

2.2.3. Kërkesat e paragrafëve 3, 4 dhe 7 të Rregullores II-2/C/9 për ruajtjen e integritetit të zonave vertikale do të zbatohen në mënyrë të barabartë për kuvertën dhe pjesët mbrojtëse që formojnë kufijtë që ndajnë zonat horizontale nga njëra-tjetra dhe nga pjesa e mbetur e anijes.

3. Masa paraprake kundër ndezjes së avujve të ndezshëm

3.1. Sistemi i ventilimit

3.1.1. Kapaciteti i sistemeve të ventilimit Duhet të sigurohet një sistem efektiv ventilimi me fuqi për kategorinë e veçantë dhe hapësirat e mbyllura të ngarkesave ro-ro të mjaftueshme për të dhënë të paktën 10 ndryshime ajri në orë. Numri i ndryshimeve të ajrit duhet të rritet të paktën në 20 gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të automjeteve. 3.1.2. Performanca e sistemeve të ventilimit

3.1.2.1. Sistemi i ventilimit me energji elektrike duhet të jetë i ndarë nga sistemet e tjera të ventilimit. Sistemi i ventilimit me energji elektrike duhet të përdoret për të dhënë të paktën numrin e ndryshimeve të ajrit të kërkuara në paragrafin
3.1.1 gjatë gjithë kohës kur automjetet janë në hapësira të tilla, përveç rasteve kur parashikohet një sistem kontrolli i cilësisë së ajrit në përputhje me paragrafin 3.1.2.4. Kanalet e ventilimit që shërbejnë për hapësira të tilla ngarkesash të afta për t'u mbyllur efektivisht duhet të ndahen për secilën hapësirë të tillë. Sistemi duhet të jetë në gjendje të kontrollohet nga një pozicion jashtë hapësirave të tilla.

3.1.2.3. Ventilimi duhet të jetë i tillë që të parandalojë shtresimin e ajrit dhe formimin e xhepave të ajrit.

3.1.2.4. Për të gjitha anijet, ku ofrohet një sistem kontrolli të cilësisë së ajrit bazuar në "Udhëzimet e projektimit të rishikuara nga IMO dhe rekomandimet operacionale për sistemet e ventilimit në hapësirat e ngarkesave ro-ro" (MSC/Circ.1515), i ndryshuar, sistemi i ventilimit mund të operohet në një numër të zvogëluar të ndryshimeve të ajrit dhe/ose një sasi të zvogëluar të ventilimit. Ky relaksim nuk zbatohet për hapësirat për të cilat kërkohen të paktën dhjetë ndryshime ajri në orë nga paragrafi 3.2.2 i kësaj Rregulloreje II-2/G/20 dhe hapësirat që i nënshtrohen SOLAS II-2/19.3.4.1.

3.1.3. Tregimi i sistemeve të ventilimit
Duhet të sigurohen mjete për të treguar në urën e komandimit çdo humbje ose reduktim të kapacitetit të kërkuar të ventilimit.

3.1.4. Mbyllja e aparateve dhe kanaleve

3.1.4.1. Do të sigurohen masa për të lejuar një mbyllje të shpejtë dhe mbyllje efektive të sistemit të ventilimit në rast zjarri, duke marrë parasysh kushtet e motit dhe detit.

3.1.4.2. Kanalet e ventilimit, duke përfshirë edhe damperët, do të jenë prej çeliku dhe rregullimi i tyre do të jetë sipas dëshirës së Drejtorisë së Përgjithshme Detare. Kanalet e ventilimit që kalojnë nëpër zona horizontale ose hapësira makinerie do të jenë kanale çeliku të klasit 'A-60' të ndërtuara në përputhje me nënparagrafët 7.2.4.1.1 dhe 7.2.4.1.2 të Rregullores II-2/C/9.

3.1.5. Hapje të përhershme

Hapjet e përhershme në veshjet anësore, skajet ose kuvertën e hapësirave të ngarkesave të kategorisë së veçantë ose ro-ro duhet të vendosen në mënyrë që zjarri në hapësirën e ngarkesave të kategorisë së veçantë ose ro-ro të mos rrezikojë zonat e depozitimit dhe stacionet e embarkimit për mjetet e mbijetesës dhe akomodimin. hapësirat, hapësirat e shërbimit dhe stacionet e kontrollit në superstruktura dhe kuvertë mbi hapësirat e kategorisë së veçantë ose të ngarkesave ro-ro.

3.2. Pajisjet elektrike dhe instalimet elektrike

3.2.1. Përveç siç parashikohet në paragrafin 3.2.2, pajisjet elektrike dhe instalimet elektrike, nëse janë të pajisura, duhet të jenë të një lloji të përshtatshëm për t'u përdorur në përzierjet shpërthyese të benzinës dhe ajrit.

3.2.2. Në rast të hapësirave të ndryshme nga kategoria e veçantë nën kuvertën e kufirit, pavarësisht nga dispozitat në paragrafin 3.2.1, mbi një lartësi prej 450 mm nga kuverta dhe nga çdo platformë për automjetet, nëse është e pajisur, përveç platformave me hapje me madhësi të mjaftueshme që lejojnë depërtimin të gazeve të benzinës poshtë, pajisjet elektrike të një lloji të mbyllur dhe të mbrojtur në mënyrë të tillë që të parandalojnë daljen e shkëndijave do të lejohen si alternativë me kusht që sistemi i ventilimit është projektuar dhe funksionuar në mënyrë të tillë që të sigurojë ajrim të vazhdueshëm të hapësirave të ngarkesave në shkallën prej të paktën dhjetë ndryshimeve të ajrit në orë sa herë që automjetet janë në bord.

3.3. Pajisjet elektrike dhe instalimet elektrike në kanalet e ventilimit të shkarkimit Pajisjet elektrike dhe instalimet elektrike, nëse instalohen në një kanal të ventilimit të shkarkimit, duhet të jenë të një lloji të miratuar për përdorim në përzierjet shpërthyese të benzinës dhe ajrit dhe dalja nga çdo kanal shkarkimi duhet të vendoset në një pozicion të sigurt. duke pasur parasysh burimet e tjera të mundshme të ndezjes.

3.4. Burime të tjera të ndezjes
Pajisjet e tjera që mund të përbëjnë një burim ndezjeje të avujve të ndezshëm nuk do të lejohen.

4. Zbulimi dhe alarmi

4.3. Hapësirat e kategorive të veçanta

4.3.1. Një sistem efikas patrullimi do të mbahet në hapësirat e kategorive të veçanta. Në çdo hapësirë të tillë në të cilën patrulla nuk mbahet nga një roje e vazhdueshme zjarri gjatë gjithë kohës gjatë lundrimit, duhet të sigurohet një sistem fiks zbulimi dhe alarmi zjarri i një tipi të miratuar që përputhet me kërkesat e Rregullores II-2/C. /7, nënparagrafi 2.2. Sistemi fiks i zbulimit të zjarrit duhet të jetë në gjendje të zbulojë me shpejtësi fillimin e zjarrit. Lloji dhe hapësira dhe vendndodhja e detektorëve do të përcaktohen duke marrë parasysh efektet e ventilimit dhe faktorë të tjerë relevant. Pas instalimit, sistemi do të testohet në kushte normale ajrimi dhe do të japë një kohë përgjigjeje të përgjithshme për të kënaqur Drejtorinë e Përgjithshme Detare.

4.3.2. Pikat e thirrjes që operohen me dorë duhet të jenë të ndara në mënyrë që asnjë pjesë e hapësirës të mos jetë më shumë se 20 metra nga një pikë thirrje e operuar me dorë, dhe njëra duhet të vendoset afër çdo daljeje nga hapësira të tilla.

5. Mbrojtja strukturore

Pavarësisht nga dispozitat e rregullores II-2/C/9, nënparagrafi 2.2, në anijet që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë, pjesët kufitare dhe kuvertat e hapësirave të ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro duhet të izolohen sipas standardit të klasës 'A-60'. Megjithatë, kur një hapësirë e hapur në kuvertë (siç përcaktohet në Rregulloren II-2/C/9, nënparagrafi 2.2.3(5)), një hapësirë sanitare ose e ngjashme (siç përcaktohet në Rregulloren II-2/C/9, nënparagrafi 2.2 .3(9)) ose një rezervuar, boshllëk ose hapësirë makinerie ndihmëse që ka pak ose aspak rrezik zjarri (siç përcaktohet në Rregulloren II-2/C/9, nënparagrafi 2.2.3(10)), është në njërën anë të divizionit, standardi mund të reduktohet në 'A-0'. Kur rezervuarët e karburantit janë nën një kategori të veçantë ose hapësirë ngarkese ro-ro, integriteti i kuvertës ndërmjet hapësirave të tilla mund të reduktohet në standardin 'A-0'.

6. Shuarja e zjarrit

6.1. Sistemi fiks i fikjes së zjarrit

6.1.1. Hapësirat e ngarkesave Ro-ro, të cilat nuk janë hapësira të kategorisë së veçantë dhe mund të mbyllen nga një vend jashtë hapësirave të ngarkesave, duhet të pajisen me një nga sistemet e mëposhtme fikse të shuarjes së zjarrit:

.1 një sistem fiks për shuarjen e zjarrit me gaz që është në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri;

.2 një sistem fiks të shuarjes së zjarrit me shkumë me zgjerim të lartë që është në përputhje me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri; ose

.3 një sistem fiks kundër zjarrit me bazë uji që është në përputhje me dispozitat e paragrafit 7.2.4 të Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri dhe paragrafëve 6.1.2.1 deri në 6.1.2.4.

6.1.2. Hapësirat e ngarkesave Ro-ro që nuk mund të mbyllen dhe hapësirat e kategorive të veçanta duhet të pajisen me një sistem fiks të aprovuar kundër zjarrit me bazë uji, në përputhje me dispozitat e paragrafit 7.2.4 të Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri, i cili do të mbrojë të gjitha pjesët e çdo

kuvertë dhe platformë automjeti në një hapësirë të tillë. Një sistem i tillë zjarrfikës me bazë uji duhet të ketë:

.1 një matës presioni në kolektorin e valvulës;

.2 shënjimi i qartë në çdo valvul kolektori që tregon hapësirat e shërbyera;

.3 udhëzime për mirëmbajtjen dhe funksionimin e vendosur në dhomën e valvulave; dhe

.4 një numër i mjaftueshëm valvulash kullimi.

6.1.3. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të lejojë përdorimin e çdo sistemi tjetër fiks të fikjes së zjarrit që është dëshmuar, me anë të testit në shkallë të plotë, në kushte që simulojnë rrjedhjen e zjarrit të benzinës në një kategori të veçantë ose hapësirë ngarkese ro-ro, të jetë jo më pak efektiv në kontrollin e zjarreve që mund të ndodhin në një hapësirë të tillë. Një sistem i tillë spërkatjeje me presion fiks ose sistem tjetër ekuivalent të fikjes së zjarrit duhet të jetë në përputhje me dispozitat e Rezolutës A.123(V) të IMO-së dhe MSC.1/Rreth.1430 të IMO-s 'Udhëzimet e rishikuara për projektimin dhe miratimin e ujit fiks- Sistemet e zjarrit të bazuara për hapësirat ro-ro dhe hapësirat e kategorive të veçanta do të merren parasysh.

6.1.4. Duke pasur parasysh humbjen serioze të stabilitetit që mund të lindë për shkak të grumbullimit të sasive të mëdha të ujit në kuvertë ose kuvertë, si pasojë e funksionimit të sistemit të spërkatjes me presion fiks, do të sigurohen masat e mëposhtme:

1.1. Në hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro mbi kuvertën e kufirit, gërshërët duhet të vendosen në mënyrë që të sigurohet që uji i tillë të shkarkohet me shpejtësi direkt në det, duke marrë parasysh udhëzimet e IMO MSC.1/Circ.1320 'Drenazhimi i zjarrit uji luftarak nga hapësirat e mbyllura të automjeteve dhe ro-ro dhe hapësirat e kategorive të veçanta për anijet e pasagjerëve dhe mallrave, të ndryshuar [3].

.1.2.1 Valvulat e shkarkimit për gërshërët, të pajisura me mjete mbyllëse pozitive të funksionueshme nga një pozicion mbi kuvertën e kufirit në përputhje me kërkesat e Konventës Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkesës në fuqi, duhet të mbahen të hapura ndërsa anijet janë në det.

.1.2.2 Çdo funksionim i valvulave të përmendura në nënparagrafin 6.1.4.1.2.1 do të regjistrohet në ditar.

1.3. Në hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro poshtë kuvertës së kufirit, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të kërkojë që objektet e pompimit dhe kullimit të sigurohen shtesë ndaj kërkesave të Rregullores II-1/C/35-1. Në një rast të tillë, sistemi i kullimit duhet të ketë madhësinë që të heqë jo më pak se 125% të kapacitetit të kombinuar të pompave të sistemit të spërkatjes së ujit dhe të numrit të kërkuar të grykave të zorrës së zjarrit, duke marrë parasysh udhëzimet e IMO MSC.1/Circ. 1320 "Kullimi i ujit zjarrfikës nga hapësirat e mbyllura të automjeteve dhe ro-ro dhe hapësirat e kategorive të veçanta për anijet e pasagjerëve dhe

[3] Kjo qarkore duhet të merret parasysh edhe për hapësirat e hapura të ngarkesave ro-ro sipas rastit

mallrave", i ndryshuar. Valvulat e sistemit të kullimit duhet të funksionojnë nga jashtë hapësirës së mbrojtur në një pozicion në afërsi të kontrolleve të sistemit të shuarjes. Puset e puseve duhet të kenë kapacitet të mjaftueshëm mbajtës dhe do të vendosen në bordën anësore të anijes në një distancë nga njëri-tjetri jo më shumë se 40 metra në secilën ndarje të papërshkueshme nga uji.

6.1.5. Për hapësirat e ngarkesave ro-ro dhe hapësirat e kategorisë së veçantë, ku janë instaluar sisteme spërkatjeje me presion fiks, duhet të sigurohen mjete për të parandaluar bllokimin e aranzhimeve të kullimit, duke marrë parasysh udhëzimet e IMO MSC.1/Circ.1320 'Kullimi i ujë zjarrfikës nga hapësirat e mbyllura të automjeteve dhe ro-ro dhe hapësirat e kategorisë së veçantë për anijet e pasagjerëve dhe mallrave, të ndryshuar.

6.2. Pajisje portative për shuarjen e zjarrit

6.2.1. Fikëset portative duhet të sigurohen në çdo nivel të kuvertës në çdo mbajtës ose ndarje ku transportohen automjetet, të vendosura jo më shumë se 20 metra larg njëri-tjetrit në të dy anët e hapësirës. Të paktën një zjarrfikës portativ duhet të vendoset në çdo akses në këtë hapësirë.

6.2.2. Përveç kësaj, pajisjet e mëposhtme të fikjes së zjarrit do të sigurohen në hapësirat e ngarkesave të kategorive të veçanta dhe ro-ro:

.1 të paktën tre aplikues të mjegullës së ujit; dhe

.2 një njësi portative aplikuesi shkume që përputhet me dispozitat e Kodit të Sistemeve të Sigurisë nga Zjarri, me kusht që të paktën dy njësi të tilla të jenë të disponueshme në anije për t'u përdorur në një hapësirë të tillë.

KAPITULLI III

PAJISJE TË SHPËTMIT TË JETËS

Rregullorja III/1: Përkufizimet (R 3)

.1 Për qëllimin e këtij kapitulli, përveç nëse parashikohet shprehimisht ndryshe, do të zbatohen përkufizimet e Rregullores III/3 të SOLAS 1974, të ndryshuar.

Rregullorja III/2: Anijet e komunikimit, të mbijetesës dhe të shpëtimit, pajisjet personale të shpëtimit (R 6 + 7 + 18 + 21 + 22)

.1 Çdo anije duhet të mbajë të paktën pajisjet radioshpëtuese, transponderët e radarëve, pajisjet personale të shpëtimit, mjetet e mbijetesës dhe varkat e shpëtimit, flakët e fatkeqësisë, pajisjet për hedhjen e linjës të specifikuara në tabelën e mëposhtme dhe shënimet përkatëse, në bazë të klasa e anijes.

.2 Të gjitha pajisjet e mësipërme, duke përfshirë pajisjet e tyre të lëshimit, kur është e zbatueshme, duhet të jenë në përputhje me rregulloret e Kapitullit III të Aneksit të Konventës SOLAS të vitit 1974 dhe Kodit LSA, të ndryshuar, përveç rasteve kur parashikohet shprehimisht ndryshe në paragrafët e

mëposhtëm. Përveç nëse parashikohet shprehimisht ndryshe, pajisjet ekzistuese të paktën duhet të jenë në përputhje me dispozitat që ishin në fuqi në kohën e instalimit të pajisjes

3. Për më tepër, çdo anije duhet të mbajë për çdo varkë shpëtimi në anije të paktën tre kostume zhytjeje, (dhe) si shtesë ndihmë termike mbrojtëse për çdo person që do të vendoset në varkën e shpëtimit dhe që nuk pajiset me një kostum zhytjeje. Këto kostume zhytjeje dhe mjete mbrojtëse termike nuk duhet të barten:

.1 për personat që do të vendosen në varka shpëtimi të mbyllura tërësisht ose pjesërisht; ose

.2 nëse anija është vazhdimisht e angazhuar në udhëtime në klimat e ngrohta ku sipas mendimit të
Drejtoria e Përgjithshme Detare ato janë të panevojshme, duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.1046.

.5 Një kostum zhytjeje, në përputhje me kërkesat e seksionit 2.3 të Kodit LSA ose një kostum kundër ekspozimit që përputhet me seksionin 2.4 të Kodit LSA, i një madhësie të përshtatshme, do të sigurohet për çdo person të caktuar në anijet e shpëtimit të ekuipazhit ose të caktuar në partinë e evakuimit detar. Nëse anija angazhohet vazhdimisht në klimat e ngrohta ku sipas mendimit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare, mbrojtja termike është e panevojshme, kjo veshje mbrojtëse nuk duhet të mbartet, duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.1046.

.6 Anijet që nuk mbajnë një varkë shpëtimi ose një varkë shpëtimi duhet të pajisen për qëllime shpëtimi me të paktën një kostum zhytjeje. Megjithatë, nëse anija është e angazhuar vazhdimisht në klima të ngrohta, ku sipas mendimit të Drejtorisë së Përgjithshme Detare, mbrojtja termike është e panevojshme, kjo veshje mbrojtëse nuk duhet të mbahet, duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.1046.

Klasa e anijes	B		C		D	
Numri i personave (P) Numri i pasagjerëve (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Kapaciteti i anijes mbijetese ([1]) ([2]) ([3]) ([4])	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Varkat e shpëtimit ([4]) ([5])	1	1	1	1	1	1
Mjete shpëtimi ([6])	8	8	8	4	8	4
Jelekë shpëtimi ([8]) ([9]) ([12]) ([13])	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N

Jelekë shpëtimi për fëmijë ([9]) ([13])	0.10 P	0.10 P	0.10 P	0.10 P	0.10 P	0.10 P
Jelekë shpëtimi për foshnja ([10]) ([13])	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Shpërthime ankthi ([7])	12	12	12	12	6	6
Aparatet për hedhjen e linjave	1	1	1	1	-	-
Transponderët e radarit	1	1	1	1	1	1
Aparat radiotelefonik VHF me dy drejtime	3	3	3	3	3	2

([1]) Mjetet e shpëtimit mund të jenë varka shpëtimi ose gomone shpëtimi ose një kombinim i tyre në përputhje me dispozitat e Rregullores III/2, paragrafi 2. Kur justifikohet nga natyra e mbrojtur e udhëtimeve dhe/ose kushtet e favorshme klimatike të zonës së operimit, duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.1046, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të pranojë:

(a) goka shpëtimi të hapura të kthyeshme dhe të kthyeshme që nuk përputhen me seksionin 4.2 ose 4.3 të Kodit LSA, me kusht që këto goka shpëtimi të jenë plotësisht në përputhje me kërkesat në aneksin 11 të Kodit të anijeve me shpejtësi të lartë të vitit 2000;

(b) gomonen e shpëtimit që nuk përputhen me kërkesat e paragrafëve 4.2.2.2.1 dhe 4.2.2.2.2 të Kodit LSA për izolimin ndaj të ftohtit të dyshemesë së gomones. Anijet e pasagjerëve Ro-ro duhet të jenë në përputhje me kërkesat në Rregulloren III/5-1 sipas zbatimit. Një sistem ose sisteme evakuimi detar që përputhen me seksionin 6.2 të Kodit LSA mund të zëvendësohen me kapacitetin ekuivalent të gomones së shpëtimit të kërkuar nga tabela, duke përfshirë pajisjet e tyre të nisjes kur është e aplikueshme.

([2]) Kapaciteti total/përmbledhur i anijeve mbijetuese, duke përfshirë gomonen shtesë të shpëtimit, duhet të jetë në përputhje me kërkesat në tabelën e mësipërme, dmth 1,25 N = 125 % e numrit total të personave (N) anija është e certifikuar për të kryer. Në rast se një anije mbijetese humbet ose bëhet e pashërueshme, anija e mbetur mbijetese do të strehojë numrin total të personave (N) që anija është certifikuar për të transportuar.

([3]) Anijet mbijetuese, për aq sa është e mundur, do të shpërndahen në mënyrë të barabartë në secilën anë të anijes. Shpërndarja, aranzhimet e vendosjes dhe kapaciteti i anijes së mbijetesës duhet të lejojë që 75% e numrit të përgjithshëm të personave (N) që anija është e certifikuar të transportojë të akomodohet në të dyja anët e anijes (kjo kërkesë nuk përjashton përdorimin e gopat e shpëtimit kur vendosen në një pozicion që siguron transferim të lehtë anash në anë në një nivel të vetëm të hapur kuvertë).
([4]) Numri i varkave të shpëtimit dhe/ose varkave të shpëtimit duhet të jetë i mjaftueshëm për të siguruar që në përcaktimin e braktisjes nga numri i përgjithshëm i personave që anija është e certifikuar për të transportuar, jo më shumë se nëntë gomone shpëtimi duhet të marshohen nga çdo varkë shpëtimi. ose varkë shpëtimi.

([5]) Pajisjet e nisjes për varkat e shpëtimit duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores III/10.

Nëse një varkë shpëtimi përputhet me kërkesat e seksionit 4.5 ose 4.6 të Kodit LSA, ajo mund të përfshihet në kapacitetin e anijes së shpëtimit të specifikuar në tabelën e mësipërme. Një varkë shpëtimi mund të pranohet si një varkë shpëtimi me kusht që ajo dhe masat e saj të nisjes dhe rikuperimit të jenë gjithashtu në përputhje me kërkesat e një varke shpëtimi. Të paktën një nga varkat e shpëtimit, nëse një varkë e tillë kërkohet të transportohet, në anijet e pasagjerëve ro-ro duhet të jetë një varkë shpëtimi e shpejtë që përputhet me kërkesat e Rregullores III/5-1, paragrafi 3. Një anije mund të përjashtohet nga mbajtja e një varke shpëtimi dhe nga dispozita në fusnotën 4, me kusht që anija të plotësojë të gjitha kërkesat e mëposhtme:

(a) anija transporton më pak se 250 pasagjerë dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare konsideron se instalimi në bord i një varke shpëtimi ose një varke shpëtimi të shpejtë është fizikisht i pamundur;

(b) anija është e kufizuar për të operuar brenda zonave të klasit C & D ku është demonstruar për kënaqësinë e Drejtorisë së Përgjithshme Detare se ka një probabilitet të lartë që në rast evakuimi në çdo pikë të rrugës, të gjithë pasagjerët dhe ekuipazhi mund të shpëtohet në mënyrë të sigurt brenda së paku:

- koha për të parandaluar personat në mjetin e mbijetesës nga ekspozimi që shkakton hipotermi në kushtet më të këqija të synuara,

— koha e përshtatshme në lidhje me kushtet mjedisore dhe veçoritë gjeografike të itinerarit,

- dy orë; (c) një transponder radar të mjetit mbijetesë i është caktuar çdo gomoneje shpëtimi;

(d) anija është rregulluar që të lejojë një person të pafuqishëm të nxirret nga uji;

(e) rikuperimi i personit të pafuqishëm mund të vërehet nga ura e lundrimit; dhe

(f) anija është mjaftueshëm e manovrueshme për të mbyllur dhe rikuperuar personat në kushtet më të këqija të synuara.

(6) Të paktën një bombë shpëtimi në secilën anë duhet të jetë e pajisur me një litar shpëtimi të barabartë në gjatësi me jo më pak se dyfishin e lartësisë në të cilën është vendosur mbi vijën ujore në gjendjen më të lehtë të detit ose 30 metra, cilado që të jetë më e madhe. Dy bomba shpëtimi duhet të pajisen me një sinjal tymi vetë-aktivizues dhe një dritë vetë-aktivizuese; ato duhet të jenë në gjendje të çlirohen shpejt nga ura e lundrimit. Pjesa e mbetur e bombave të shpëtimit do të jetë e pajisur me drita vetëndezëse, në përputhje me përcaktimet e paragrafit 2.1.2 të Kodit LSA.

(7) Flakët e rrezikut, në përputhje me kërkesat e seksionit 3.1 të Kodit LSA do të vendosen në urën e komandimit ose në pozicionin e drejtimit.

(8) Për çdo person që duhet të kryejë punë në bord në zona të ekspozuara duhet të sigurohet jelek shpëtimi i fryrë. Këto jelekë shpëtimi të fryrë mund të përfshihen në numrin total të jelekëve të shpëtimit të kërkuara nga data Nr. i porosisë ....

(9) Duhet të sigurohet një numër jelekësh shpëtimi të përshtatshëm për fëmijët i barabartë me të

paktën 10% të numrit të pasagjerëve në bord ose një numër më i madh që mund të kërkohet për të siguruar një jelek shpëtimi për çdo fëmijë.

([10]) Duhet të sigurohet një numër jelekësh shpëtimi të përshtatshëm për foshnja, i barabartë me të paktën 2,5 % të numrit të pasagjerëve në bord ose një numër më i madh që mund të kërkohet për të siguruar një jelek shpëtimi për çdo foshnjë.

([11]) Të gjitha anijet duhet të mbajnë një numër të mjaftueshëm xhaketash shpëtimi për personat në roje dhe për përdorim në stacionet e mjeteve të mbijetesës të vendosura në distancë. Jelekët e shpëtimit të mbajtura për personat në roje duhet të vendosen në urë, në dhomën e kontrollit të motorit dhe në çdo stacion tjetër vrojtimi me njerëz.

([12]) Nëse jelekët e shpëtimit të të rriturve të ofruara nuk janë të dizajnuara për t'iu përshtatur personave që peshojnë deri në 140 kg dhe me një brez gjoksi deri në 1750 mm, një numër i mjaftueshëm aksesorësh të përshtatshëm duhet të disponohen në bord për t'u siguruar atyre personave të tillë .

([13]) Në të gjitha anijet e pasagjerëve, çdo jelekë shpëtimi duhet të pajiset me dritë që përputhet me kërkesat e paragrafit 2.2.3 të Kodit LSA.

Rregullorja III/3: Sistemi i alarmit të urgjencës, sistemi i adresave publike, lista e grumbullimit dhe udhëzimet e emergjencës, personeli i komunikimit me radio, udhëzimet e funksionimit, manuali i trajnimit dhe udhëzimet për mirëmbajtje (R 6 + 8 + 9 + 19 + 20)

Çdo anije duhet të pajiset me:

.1 Një sistem alarmi i përgjithshëm emergjence (R 6.4.2 + 6.4.3)

Ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e paragrafit 7.2.1.1 të Kodit LSA dhe të jetë i përshtatshëm për të thirrur pasagjerë dhe ekuipazhe në stacionet e grumbullimit dhe për të nisur veprimet e përfshira në listën e grumbullimit .
Sistemet e përgjithshme të alarmit të emergjencës duhet të jenë të dëgjueshme në të gjithë akomodimin, hapësirat normale të punës së ekuipazhit dhe në të gjitha kuvertën e hapur dhe nivelet minimale të presionit të zërit për tonin e alarmit të emergjencës duhet të jenë në përputhje me paragrafët 7.2.1.2 dhe 7.2.1.3 të Kodit LSA.

.2 Një sistem adresash publike (R 6.5)

2.1. Përveç kërkesave të Rregullores II-2/D/12, paragrafi 3 dhe paragrafi 1, të gjitha anijet e pasagjerëve që transportojnë më shumë se 36 pasagjerë duhet të pajisen me një sistem adresash publike.

2.2. Sistemi i adresave publike duhet të jetë një instalim altoparlant që mundëson transmetimin e mesazheve në të gjitha hapësirat ku anëtarët e ekuipazhit ose pasagjerët, ose të dyja, janë normalisht të pranishëm, dhe në stacionet e grumbullimit . Ai do të lejojë transmetimin e mesazheve nga ura e komandimit dhe vende të tjera në bordin e anijes që Drejtoria e Përgjithshme Detare i gjykon të

nevojshme. Ai duhet të instalohet në lidhje me kushtet akustike margjinale dhe të mos kërkojë asnjë veprim nga marrësi.

2.3. Sistemi i adresave publike duhet të mbrohet nga përdorimi i paautorizuar dhe të jetë qartësisht i dëgjueshëm mbi zhurmën e ambientit në të gjitha hapësirat, të përshkruara në paragrafin 2.2, dhe duhet të pajiset me një funksion mbikalues të kontrolluar nga një vend në urën e komandimit dhe vende të tjera të tilla në bord siç e gjykon të nevojshme Drejtoria e Përgjithshme Detare, në mënyrë që të gjitha mesazhet e emergjencës të transmetohen nëse ndonjë altoparlant në hapësirat në fjalë është fikur, volumi i tij ka qenë refuzohet ose sistemi i adresave publike përdoret për qëllime të tjera.

Nivelet minimale të presionit të zërit për transmetimin e njoftimeve emergjente duhet të jenë në përputhje me paragrafin 7.2.2.2 të Kodit LSA.

2.4.1. Sistemi i adresave publike duhet të ketë të paktën dy unaza të cilat duhet të jenë mjaftueshëm të ndara përgjatë gjatësisë së tyre dhe të kenë dy amplifikatorë të veçantë dhe të pavarur.

2.4.2. Sistemi i adresave publike dhe standardet e tij të performancës do të miratohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.808.

2.5. Sistemi i adresave publike duhet të lidhet me burimin emergjent të energjisë elektrike.

.3 Lista e grumbullimit dhe udhëzimet emergjente (R 8)
Udhëzimet e qarta që duhen ndjekur në rast emergjence do të sigurohen për çdo person në bord, në përputhje me Rregulloren III/8 të SOLAS.

Listat e grumbullimit dhe udhëzimet e emergjencës që përputhen me kërkesat e Rregullores III/37 SOLAS do të ekspozohen në vende të dukshme në të gjithë anijen, duke përfshirë urën e lundrimit, dhomën e motorit dhe hapësirat e akomodimit të ekuipazhit.

Ilustrimet dhe udhëzimet në gjuhët e duhura do të vendosen në kabinat e pasagjerëve dhe do të shfaqen në mënyrë të dukshme në stacionet e grumbullimit dhe hapësirat e tjera të pasagjerëve për të informuar pasagjerët për:

(i) stacionin e tyre të montimit;

(ii) veprimet thelbësore që duhet të ndërmarrin në rast urgjence;

(iii) metodën e veshjes së jelekëve të shpëtimit.

.3a Personeli i radio komunikimit

.1 Në përputhje me dispozitat në Rregulloren SOLAS IV/16, çdo anije do të transportojë personel të kualifikuar për qëllime radiokomunikacioni për fatkeqësi dhe siguri, në përputhje me Drejtorinë e Përgjithshme Detare. Personeli do të jetë mbajtës i certifikatave të specifikuara në Rregulloret e Radios sipas rastit, secili prej të cilëve do të caktohet të ketë përgjegjësinë kryesore për radiokomunikimet gjatë incidenteve të fatkeqësisë, të cilat do të pasqyrohen në udhëzimet e emergjencës.

.2 Në anijet e klasit B dhe C, të paktën një person i kualifikuar në përputhje me paragrafin 1 do të caktohet për të kryer vetëm detyra radiokomunikuese gjatë incidenteve të fatkeqësisë, të cilat do të pasqyrohen në udhëzimet e emergjencës.

.4 Udhëzimet e përdorimit (R 9)

Posterat ose shenjat duhet të sigurohen në ose në afërsi të mjetit të mbijetesës dhe kontrolleve të tyre të nisjes dhe duhet:

(i) të ilustrojë qëllimin e kontrolleve dhe të procedurave për funksionimin e pajisjes dhe të japë udhëzime ose paralajmërime përkatëse;

(ii) të shihet lehtësisht në kushtet e ndriçimit emergjent;

(iii) përdorin simbole në përputhje me Rezolutën A.760(18) të IMO-s të ndryshuar.

.5 Manuali i trajnimit
Një manual trajnimi që përputhet me kërkesat e Rregullores III/35 të SOLAS do të sigurohet në çdo dhomë të ekuipazhit dhe dhomë rekreacioni ose në çdo kabinë ekuipazhi.

.6 Udhëzime për mirëmbajtje (R 20.3)
Udhëzimet për mirëmbajtjen në bord të pajisjeve shpëtimtare ose programet e planifikuara të mirëmbajtjes në anije , të cilat përfshijnë mirëmbajtjen e pajisjeve jetëshpëtuese, duhet të sigurohen në bord dhe mirëmbajtja duhet të kryhet në përputhje me rrethanat. Udhëzimet duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores SOLAS III/36.

Rregullorja III/4: Menaxhimi i mjeteve të mbijetesës dhe mbikëqyrja (R 10)

.1 Në bord duhet të ketë një numër të mjaftueshëm personash të trajnuar për montimin dhe ndihmën e personave të patrajnuar.

.2 Në bord duhet të ketë një numër të mjaftueshëm anëtarësh të ekuipazhit për operimin e anijes së mbijetesës dhe aranzhimet e lëshimit të kërkuara për braktisjen e numrit total të personave në bord.

.3 Një oficer ose person i certifikuar do të vendoset në krye të çdo mjeti mjeti mbijetesë që do të përdoret. Megjithatë, një anëtar i ekuipazhit i praktikuar në trajtimin dhe funksionimin e gomones shpëtimi, mund të vendoset në krye të çdo gomoneje shpëtimi ose grup gomonesh shpëtimi. Çdo varkë shpëtimi dhe mjet motorik mbijetesë duhet të ketë një person të caktuar i cili është i aftë të operojë motorin dhe të kryejë rregullime të vogla.

.4 Kapiteni duhet të sigurojë shpërndarjen e drejtë të personave të përmendur në paragrafët 1, 2 dhe 3 midis anijeve të mbijetesës së anijes.

Rregullorja III/5: Montimi i anijeve të mbijetesës dhe rregullimet e hipjes (R 11 + 23 + 25)

.1 Anijet mbijetuese për të cilat kërkohen pajisje lëshimi të miratuara duhet të vendosen sa më afër hapësirave të akomodimit dhe shërbimit.

.2 Stacionet e grumbullimit duhet të sigurohen pranë stacioneve të hipjes dhe duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme nga zonat e akomodimit dhe të punës dhe të kenë hapësirë të bollshme për grumbullimin dhe udhëzimin e pasagjerëve. Duhet të sigurohet hapësirë e pastër në kuvertë prej të paktën 0.35 m2 për person.

.3 Stacionet e grumbullimit dhe hipjes, rrugicat, shkallët dhe daljet që japin akses në stacionet e grumbullimit dhe hipjes duhet të ndriçohen në mënyrë adekuate.

Një ndriçim i tillë duhet të jetë në gjendje të furnizohet nga burimi emergjent i energjisë elektrike të kërkuar nga Rregulloret II-1/D/42 dhe II-1/D/42-1.
Përveç dhe si pjesë e shenjave të kërkuara sipas Rregullores II-2/D/13, nënparagrafi 3.2.5.1, rrugët drejt stacioneve të grumbullimit duhet të tregohen me simbolin e stacionit të grumbullimit , të destinuara për këtë qëllim, në përputhje me Rezolutën A të IMO-së. 760(18) i ndryshuar.

.4 Varkat e shpëtimit duhet të jenë të afta të hipen ose drejtpërdrejt nga pozicioni i stokimit ose nga një kuvertë hipjeje, por jo të dyja.

.5 Barkat e shpëtimit të lëshuara nga Davit duhet të jenë në gjendje të hipin nga një pozicion menjëherë ngjitur me pozicionin e stokimit ose nga një pozicion në të cilin transportohet gomone para nisjes.

.6 Kur është e nevojshme, do të sigurohen mjete për sjelljen e anijes së mbijetimit të lëshuar nga davit kundër anës së anijes dhe mbajtjen e tyre pranë, në mënyrë që personat të mund të hipin në mënyrë të sigurt.

.7 Nëse një aranzhim i nisjes së anijes mbijetuese nuk lejon hipjen në mjetin e mbijetesës përpara se të jetë në ujë dhe lartësia nga stacioni i hipjes në ujë është më shumë se 4,5 metra mbi vijën ujore në gjendjen më të lehtë të detit, një miratuar do të instalohet lloji i MES (Sistemi i Evakuimit Detar) në përputhje me seksionin 6.2 të Kodit LSA. Në anijet e pajisura me një sistem evakuimi detar, duhet të sigurohet komunikimi ndërmjet stacionit të hipjes dhe platformës së mjetit lundrues të mbijetesës.

.8 Duhet të ketë të paktën një shkallë hipjeje, në përputhje me kërkesat e paragrafit 6.1.6 të Kodit LSA në secilën anë të anijes; Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të përjashtojë një anije nga kjo kërkesë me kusht që, në të gjitha kushtet e dëmtimit të padëmtuara dhe të parashikuara të veshjes dhe thembra, hapësira e lirë midis pozicionit të synuar të hipjes dhe vijës ujore të mos jetë më shumë se 1,5 metra.

Rregullorja III/5-1: Kërkesat për anijet e pasagjerëve ro-ro (R 26);

.1 gomone

.2 Barkat e shpëtimit të anijes së pasagjerëve ro-ro do të shërbehen nga sisteme evakuimi detar

që përputhen me seksionin 6.2 të Kodit LSA ose pajisje lëshimi që janë në përputhje me paragrafin 6.1.5 të Kodit LSA të shpërndara në mënyrë të barabartë në secilën anë të anijes.

Duhet të sigurohet komunikimi ndërmjet stacionit të hipjes dhe platformës.

.3 Çdo gomone shpëtimi në anijet e pasagjerëve ro-ro do të pajiset me aranzhime të depozitimit pa lundrim në përputhje me kërkesat e Rregullores III/13.4.2 SOLAS.

.4 Çdo gomone shpëtimi në anijet e pasagjerëve ro-ro duhet të jetë e një lloji të pajisur me një rampë hipjeje që përputhet me kërkesat e paragrafit 4.2.4.1 ose 4.3.4.1 të Kodit LSA sipas rastit.

.5 Çdo gomone shpëtimi në anijet e pasagjerëve ro-ro ose duhet të vetërregullohet automatikisht ose të jetë një gomone e kthyeshme me tendë, e cila është e qëndrueshme në një rrugë detare dhe është e aftë të operojë në mënyrë të sigurt në çdo drejtim lart që lundron. Barkat e hapura të kthyeshme mund të lejohen nëse Drejtoria e Përgjithshme Detare e konsideron këtë të përshtatshme për shkak të natyrës së mbrojtur të lundrimit dhe kushteve të favorshme klimatike të zonës dhe periudhës së funksionimit, dhe me kusht që të tilla barka shpëtimi të jenë plotësisht në përputhje me kërkesat. të Aneksit 11 të Kodit të Mjeteve të Shpejta të 2000-ës.

Përndryshe, anija duhet/mund të mbajë gomone shpëtimi vetë-ndreqëse ose goka shpëtimi të kthyeshme me tendë, përveç komplementit të saj normal të gomones shpëtimi, të një kapaciteti të tillë total që do të strehojë të paktën 50% të personave që nuk vendosen në varkat e shpëtimit. Ky kapacitet shtesë i gomones së shpëtimit do të përcaktohet në bazë të diferencës midis numrit total të personave në bord dhe numrit të personave të vendosur në varkat e shpëtimit. Çdo gomone e tillë do të miratohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.809.

.2 Transponderët

.1 Hekurat e transportuara në anijet e pasagjerëve ro-ro të klasës B duhet të pajisen me një transponder radar në raportin e një transponderi për çdo katër gomone . Transponderi duhet të montohet brenda varkës së shpëtimit në mënyrë që antena e tij të jetë më shumë se 1 metër mbi nivelin e detit kur të vendoset helikopteri , me përjashtim të faktit që për gomonen e shpëtimit me tendë, transponderi duhet të jetë i rregulluar në mënyrë që të aksesohet dhe të ngrihet lehtësisht nga të mbijetuarit. Çdo transponder duhet të organizohet që të ngrihet manualisht kur të vendoset hekuri i shpëtimit . Kontejnerët me gomone të pajisur me transponderë duhet të shënohen qartë

.3 Varkat e shpëtimit të shpejtë

.1 Varka e shpëtimit, nëse kërkohet të transportohet një varkë e tillë, në një anije pasagjerësh roro do të jetë një varkë shpëtimi e shpejtë e miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.809, të ndryshuar.

.2 Varka e shpëtimit të shpejtë do të shërbehet nga një pajisje e përshtatshme lëshimi e miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Gjatë miratimit të pajisjeve të tilla, Drejtoria e Përgjithshme Detare do të marrë parasysh se anija e shpëtimit të shpejtë synohet të lëshohet dhe të merret edhe

në kushte të vështira të motit të pafavorshëm, si dhe të marrë parasysh rekomandimet e miratuara nga IMO.

.3 Të paktën dy ekuipazhe të varkës së shpëtimit të shpejtë duhet të trajnohen dhe shpohen rregullisht duke pasur parasysh seksionin A-VI/2, tabelën A-VI/2-2 "Specifikimi i standardit minimal të kompetencës në varkat e shpëtimit të shpejtë" të Kodi i Trajnimit, Certifikimit dhe Ruajtjes së Detarëve (STCW) dhe rekomandimet në Rezolutën A.771(18) të IMO-s, të ndryshuar. Stërvitja dhe stërvitjet do të përfshijnë të gjitha aspektet e shpëtimit, trajtimit, manovrimit, operimit të këtyre mjeteve në kushte të ndryshme dhe rregullimit të tyre pas përmbysjes.

.4 Mjetet e shpëtimit

.1 Çdo anije pasagjerësh ro-ro duhet të pajiset me mjete efikase për rikuperimin e shpejtë të të mbijetuarve nga uji dhe transferimin e të mbijetuarve nga njësitë e shpëtimit ose anijet e mbijetesës në anije.

.2 Mjetet e transferimit të të mbijetuarve në anije mund të jenë pjesë e një sistemi evakuimi detar, ose mund të jenë pjesë e një sistemi të projektuar për qëllime shpëtimi. Këto mjete do të miratohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në IMO MSC/Circ.810, të ndryshuar.

.3 Nëse rrëshqitja e një sistemi evakuimi detar synon të sigurojë mjetet e transferimit të të mbijetuarve në kuvertën e anijes, rrëshqitja duhet të pajiset me linja dore ose shkallë për të ndihmuar në ngjitjen lart në rrëshqitje.

.5 Jelekë shpëtimi

.1 Pavarësisht nga kërkesat e Rregullores III/2, një numër i mjaftueshëm jelekësh shpëtimi do të vendosen në afërsi të stacioneve të grumbullimit në mënyrë që pasagjerët të mos kenë nevojë të kthehen në kabinat e tyre për të marrë jelekët e tyre të shpëtimit.

Rregullorja III/5-2: Zonat e uljes dhe marrjes së helikopterëve (R 28)

.1 Anijet e pasagjerëve Ro-ro do të pajisen me një zonë marrjeje me helikopter të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në Rezolutën A.894(21) të IMO-s, të ndryshuar.

.2 Anijet e pasagjerëve Ro-ro me gjatësi 130 metra e lart do të pajisen me një zonë uljeje helikopteri të miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare duke pasur parasysh rekomandimet në Manualin Ndërkombëtar të Kërkimit dhe Shpëtimit Aeronautik dhe Detar (IAMSAR), të miratuar nga IMO me Rezolutën A.894(21), të ndryshuar, dhe IMO MSC/Circ.895, Rekomandimet mbi Zonat e uljes së helikopterëve në anijet e pasagjerëve ro-ro.

Rregullorja III/5-3: Sistemi i mbështetjes së vendimeve për master (R 29)

.1 Në të gjitha anijet, në urën e komandimit duhet të sigurohet një sistem mbështetës vendim për menaxhimin e emergjencës.

.2 Sistemi duhet, së paku, të përbëhet nga një plan ose plane emergjente të printuara. Të gjitha situatat e parashikueshme të emergjencës do të identifikohen në planin ose planet e emergjencës, duke përfshirë, por pa u kufizuar në, grupet kryesore të mëposhtme të emergjencave:

.1 zjarr;

.2 dëmtimi i anijes;

.3 ndotje;

.4 veprime të paligjshme që kërcënojnë sigurinë e anijes dhe sigurinë e pasagjerëve dhe ekuipazhit të saj;

.5 aksidente të personelit;

.6 aksidente të lidhura me ngarkesën; dhe

.7 ndihmë emergjente për anijet e tjera.

.3 Procedurat e emergjencës të përcaktuara në planin ose planet e emergjencës do t'u ofrojnë mjeshtërve mbështetje vendimtare për trajtimin e çdo kombinimi të situatave emergjente.

.4 Plani ose planet emergjente duhet të kenë një strukturë uniforme dhe të jenë të lehta për t'u përdorur. Kur është e aplikueshme, gjendja aktuale e ngarkimit siç llogaritet për qëndrueshmërinë e lundrimit të anijes do të përdoret për qëllime të kontrollit të dëmtimit.

.5 Përveç planit ose planeve të printuara të emergjencës, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të pranojë gjithashtu përdorimin e një sistemi kompjuterik të mbështetjes së vendimeve në urën e lundrimit, i cili ofron të gjithë informacionin që përmban plani i emergjencës ose planet, procedurat, kontrollet. listat, etj., e cila është në gjendje të paraqesë një listë të veprimeve të rekomanduara që duhet të kryhen në raste urgjente të parashikueshme. Rregullorja III/6: Stacionet e nisjes (R 12) Stacionet e nisjes duhet të jenë në pozicione të tilla që të sigurojnë lëshim të sigurt duke pasur parasysh të veçantë hapësirën nga helika dhe pjesët e varura thellë të bykut, dhe në mënyrë që anijet e mbijetesës të mund të nisen në të drejtë. anën e anijes. Nëse pozicionohen përpara, ato duhet të vendosen prapa pjesës së përplasjes, në një pozicion të mbrojtur.

Rregullorja III/7: Magazinimi i mjeteve të mbijetesës (R 13 + 24)

.1 Çdo mjet mjeti mbijetesë do të vendoset:

a. në mënyrë që as anija e mbijetesës dhe as aranzhimet e saj të depozitimit të mos ndërhyjnë në operacionet e tjera të nisjes së anijeve mbijetuese;

b. sa më afër sipërfaqes së ujit të jetë e sigurt dhe praktike; një anije mbijetese e nisur me davit

në pozicionin e embarkimit duhet të qëndrojë larg vijës ujore me anijen në gjendje të ngarkuar plotësisht në të gjitha kushtet e rregullimit deri në 10° dhe të listuara deri në 20° në çdo drejtim, ose në këndin në të cilin bëhet shtrati i motit të anijes e zhytur, cilado qoftë më e vogël, dhe lartësia e kokës së davit, për aq sa është e mundur, nuk duhet të kalojë 15 metra në vijën ujore kur anija është në gjendjen e tij më të lehtë detare;

c. në një gjendje gatishmërie të vazhdueshme në mënyrë që dy anëtarë të ekuipazhit të mund ta përgatisin atë për hipje dhe nisje brenda 5 minutave;

d. aq sa është e mundur përpara helikës; dhe

e. plotësisht të pajisura, siç kërkohet nga rregulloret përkatëse të SOLAS, përveç se gopat e shpëtimit, siç përcaktohen në shënimin 1(a) ose 1(b) të tabelës së Rregullores III/2, mund të përjashtohen nga disa nga kërkesat e SOLAS për pajisje siç përmendet në këtë shënim.

.2 Varkat e shpëtimit do të vendosen të lidhura me pajisjet e lëshimit dhe, në anijet e pasagjerëve me gjatësi 80 metra e lart, çdo varkë shpëtimi duhet të vendoset në mënyrë që fundi i varkës së shpëtimit të jetë jo më pak se 1,5 herë gjatësia e varkës së shpëtimit përpara. të helikës.

.3 Çdo gomone shpëtimi do të vendoset:

a. me piktorin e saj të ngjitur në anije;

b. me një rregullim pa lundrim, në përputhje me kërkesat e paragrafit 4.1.6 të Kodit LSA që mundëson që gomonen e shpëtimit të notojë e lirë dhe, nëse është e fryrë, të fryhet automatikisht kur anija fundoset. Një aranzhim pa notim mund të përdoret për dy ose më shumë gomone shpëtimi nëse masa pa notim është e mjaftueshme për të përmbushur kërkesat e paragrafit 4.1.6 të Kodit LSA;

c. në mënyrë që të lejojë çlirimin manual nga rregullimet e tij të sigurimit.

.4 Barkat e shpëtimit të lëshuara nga Davit do të vendosen brenda mundësive të grepave ngritës, përveç rastit kur sigurohet ndonjë mjet transferimi që nuk bëhet i pafuqishëm brenda kufijve të prerjes deri në 10° dhe listës deri në 20° në çdo mënyrë ose nga lëvizja e anijes ose ndërprerja e energjisë.

.5 Barkat e shpëtimit të destinuara për hedhjen në det duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të jenë në një pozicion që mundëson transferim të lehtë anash në anë në një nivel të vetëm të hapur të kuvertës. Nëse ky rregullim i stokut nuk mund të përmbushet, do të sigurohen gomone shtesë, në mënyrë që kapaciteti total i disponueshëm në secilën anë të strehojë 75% të numrit total të personave në bord.

.6 Barkat e shpëtimit të lidhura me Sistemin e Evakuimit Detar (MES) duhet:

a. të vendoset afër kontejnerit që përmban MASH;

b. të jetë në gjendje të çlirohet nga rafti i tij i depozitimit me rregullime që do të mundësojnë ankorimin dhe fryrjen e tij pranë platformës së imbarkimit;

c. të jetë i aftë të lëshohet si mjet i pavarur mbijetese; dhe

d. të pajisen me linja marrjeje në platformën e imbarkimit.

Rregullorja III/8: Magazinimi i varkave të shpëtimit (R 14)

Varkat e shpëtimit do të vendosen:

.1 në gjendje gatishmërie të vazhdueshme për nisje në jo më shumë se 5 minuta dhe nëse është e tipit të fryrë, në gjendje plotësisht të fryrë gjatë gjithë kohës

.2 në një pozicion të përshtatshëm për nisje dhe rikuperim;

.3 në mënyrë që as varka e shpëtimit dhe as aranzhimet e saj të depozitimit të mos ndërhyjnë në funksionimin e ndonjë mjeti mbijetues në ndonjë stacion tjetër lëshimi;

.4 nëse është edhe një varkë shpëtimi, në përputhje me kërkesat e Rregullores III/7

Rregullorja III/8a: Magazinimi i sistemeve të evakuimit detar (R 15)

1. Brezi i anijes nuk duhet të ketë asnjë hapje midis stacionit të hipjes së sistemit të evakuimit detar dhe vijës ujore në gjendjen më të lehtë të detit dhe duhet të sigurohen mjete për të mbrojtur sistemin nga çdo projeksion.
2. Sistemet e evakuimit detar duhet të jenë në pozicione të tilla që të sigurojnë nisje të sigurt duke pasur parasysh të veçantë hapësirën nga helika dhe pozicionet e pjerrëta të bykut dhe në mënyrë që, për aq sa është praktike, sistemi të mund të lëshohet në anën e drejtë të anije.

3. Çdo sistem evakuimi detar duhet të vendoset në mënyrë që as kalimi, as platforma, as vendosja apo rregullimet e tij operative të mos ndërhyjnë në funksionimin e çdo pajisjeje tjetër shpëtimtare në ndonjë stacion tjetër nisjeje.

4. Aty ku është e përshtatshme, anija duhet të organizohet në mënyrë që sistemet e evakuimit detar në pozicionet e tyre të strehuara të mbrohen nga dëmtimet nga detet e rënda.

Rregullorja III/9: Marrëveshjet e nisjes dhe rikuperimit të anijeve të mbijetesës (R 16)

.1 Pajisjet e nisjes që përputhen me kërkesat e seksionit 6.1 të Kodit LSA do të sigurohen për të gjitha mjetet e mbijetesës, me përjashtim të rasteve kur, në varësi të aranzhimeve të anijeve mbijetuese dhe të anijeve të shpëtimit që janë efektive brenda kushteve mjedisore në të cilat anija ka të ngjarë të operojë dhe në të gjitha kushtet e dëmtimit të padëmtuara dhe të përshkruara të veshjes dhe thembra, dërrasa e lirë midis pozicionit të synuar të hipjes dhe vijës së ujit në mënyrën më të lehtë gjendja e detit nuk është më shumë se 4,5 metra. Në këtë rast, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të pranojë një sistem ku personat hipin drejtpërdrejt në gomonen e shpëtimit.

.2 Çdo varkë shpëtimi duhet të pajiset me një pajisje që është në gjendje të lëshojë dhe rikuperojë

varkën e shpëtimit. Përveç kësaj, do të ketë dispozitë për varjen e varkës së shpëtimit për të liruar pajisjet e lirimit për mirëmbajtje.

.3 Marrëveshjet e nisjes dhe rikuperimit duhet të jenë të tilla që operatori i pajisjes në anije të jetë në gjendje të vëzhgojë anijen e mbijetesës gjatë gjithë kohës gjatë nisjes dhe për varkat e shpëtimit gjatë rikuperimit.

.4 Vetëm një lloj mekanizmi lëshimi do të përdoret për mjete të ngjashme mbijetese të bartura në bordin e anijes.

.5 Ujëvarat, kur përdoren, duhet të jenë mjaft të gjata që anijet mbijetuese të arrijnë në ujë me anijen në gjendjen e saj më të lehtë detare, në të gjitha kushtet e prerjes deri në 10° dhe listës deri në 20° në çdo drejtim.

.6 Përgatitja dhe trajtimi i anijes mbijetuese në çdo stacion lëshimi nuk duhet të ndërhyjë në përgatitjen dhe trajtimin e menjëhershëm të çdo mjeti tjetër mjeti mbijetesë ose varke shpëtimi në ndonjë stacion tjetër.

.7 Mjetet duhet të jenë të disponueshme për të parandaluar çdo shkarkim të ujit në mjetin mbijetues gjatë braktisjes.
.8 Gjatë përgatitjes dhe nisjes, anija e mbijetesës, pajisja e saj e lëshimit dhe zona e ujit në të cilën do të lëshohet duhet të ndriçohen në mënyrë adekuate nga ndriçimi i furnizuar nga burimi emergjent i energjisë elektrike të kërkuar nga Rregulloret II-1/D/ 42 dhe II-1/D/42-1.

Rregullorja III/10: Marrëveshjet e hipjes, nisjes dhe rikuperimit të varkës së shpëtimit (R 17)

.1 Marrëveshjet e hipjes dhe nisjes së varkës së shpëtimit duhet të jenë të tilla që varka e shpëtimit të mund të hipet dhe lëshohet në kohën më të shkurtër të mundshme

.2 Varka e shpëtimit duhet të jetë në gjendje të hipet dhe të lëshohet drejtpërdrejt nga pozicioni i stokimit me numrin e personave të caktuar për të ekuipazhuar varkën e shpëtimit në bord.

.3 Nëse anija e shpëtimit përfshihet në kapacitetin e mjetit lundrues të mbijetesës dhe varkat e tjera të shpëtimit hipen nga kuverta e hipjes, anija e shpëtimit, përveç paragrafit 2, duhet të jetë gjithashtu në gjendje të hipet nga kuverta e hipjes.

.4 Marrëveshjet e nisjes duhet të jenë në përputhje me kërkesat e Rregullores III/9. Megjithatë, të gjitha varkat e shpëtimit duhet të jenë të afta të lëshohen, kur është e nevojshme duke përdorur piktorë, me anijen të ecë me shpejtësi deri në 5 nyje në ujë të qetë.

.5 Koha e rikuperimit të varkës së shpëtimit nuk duhet të jetë më shumë se 5 minuta në kushte mesatare detare kur është e ngarkuar me plotësimin e plotë të personave dhe pajisjeve. Nëse varka e shpëtimit përfshihet në kapacitetin e mjetit lundrues të mbijetesës, kjo kohë rikuperimi do të jetë e mundur kur ngarkohet me pajisjet e saj të anijes së shpëtimit dhe komplementin e miratuar të varkës së shpëtimit prej të paktën 6 personash.

.6 Marrëveshjet e hipjes dhe rikuperimit të varkës së shpëtimit duhet të lejojnë trajtimin e sigurt dhe efikas të kasës së barelës. Duhet të sigurohen rripa për rikuperimin e motit të keq për siguri nëse blloqet e rënda të rënies përbëjnë rrezik

Rregullorja III/10a: Rikuperimi i personave nga uji

.1 Të gjitha anijet duhet të kenë plane dhe procedura specifike për anijet për rikuperimin e personave nga uji, duke marrë parasysh udhëzimet e zhvilluara nga IMO (*). Planet dhe procedurat duhet të identifikojnë pajisjet e destinuara për t'u përdorur për qëllime rikuperimi dhe masat që duhen marrë për të minimizuar rrezikun për personelin e anijes i përfshirë në operacionet e rikuperimit.

.2 Anijet e pasagjerëve Ro-Ro që janë në përputhje me Rregulloren III/5-1, paragrafi 4 do të konsiderohen se janë në përputhje me këtë Rregullore III/10a. (*) Udhëzime për zhvillimin e planeve dhe procedurave për rikuperimin e personave nga uji (MSC.1/Circ.1447).

Rregullorja III/11: Udhëzimet e urgjencës (R 19)

.1 Në një anije të angazhuar në një lundrim ku pasagjerët janë planifikuar të qëndrojnë në bord për më shumë se 24 orë, grumbullimi i pasagjerëve të sapombarkuar duhet të bëhet përpara ose menjëherë pas nisjes. Pasagjerët do të udhëzohen për përdorimin e jelekëve të shpëtimit dhe veprimet që duhet të ndërmarrin në rast emergjence.

.2 Sa herë që hipin pasagjerë të rinj, duhet të jepet një informim për sigurinë e pasagjerëve menjëherë para ose pas nisjes. Ky informim duhet të përfshijë të paktën udhëzimet e kërkuara nga Rregullorja III/3, paragrafi 3. Ai duhet të bëhet me anë të një njoftimi në një ose më shumë gjuhë që mund të kuptohen nga pasagjerët. Njoftimi do të bëhet në sistemin e adresave publike të anijes ose me mjete të tjera të përshtatshme që mund të dëgjohen të paktën nga pasagjerët që nuk e kanë dëgjuar ende gjatë udhëtimit.

Rregullorja III/12: Gatishmëria operacionale, mirëmbajtja dhe inspektimet (R 20)

.1 Përpara se anija të largohet nga porti dhe gjatë gjithë kohës gjatë lundrimit, të gjitha pajisjet shpëtimtare duhet të jenë në gjendje pune dhe të gatshme për përdorim të menjëhershëm.

.2 Mirëmbajtja dhe inspektimet e pajisjeve jetëshpëtuese do të kryhen në përputhje me kërkesat e Rregullores III/20 të SOLAS.

Rregullorja III/13: Ushtrimi i Braktisjes së Anijes dhe stërvitjet e anijeve (R 19 + R 30)

.1 Çdo anëtar i ekuipazhit me detyra të caktuara emergjente duhet të njihet me këto detyra përpara se të fillojë lundrimi.

.2 Një stërvitje për braktisjen e anijes dhe stërvitje zjarri do të zhvillohen çdo javë. Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të marrë pjesë në të paktën një stërvitje për braktisjen e anijes dhe një stërvitje zjarri çdo muaj. Stërvitjet e ekuipazhit do të zhvillohen përpara nisjes së anijes nëse më shumë se 25% e ekuipazhit nuk kanë marrë pjesë në stërvitjet e braktisjes së anijes dhe zjarrit në bordin e asaj anijeje

të caktuar në muajin e mëparshëm. Kur një anije hyn në shërbim për herë të parë, pas modifikimit të një karakteri kryesor ose kur angazhohet një ekuipazh i ri, stërvitjet e sipërpërmendura duhet të zhvillohen përpara lundrimit.

.3 Çdo stërvitje e braktisjes së anijes do të përfshijë veprimet e kërkuara në Rregulloren SOLAS III/19.3.4.1, duke pasur parasysh udhëzimet në IMO MSC.1/Circ.1206/Rev.1 'Masat për të parandaluar aksidentet me varkat e shpëtimit, të ndryshuar.

.4 Varkat e shpëtimit dhe varkat e shpëtimit do të ulen në stërvitjet e njëpasnjëshme në përputhje me dispozitat e Rregullores III/19.3.4.2, 3.4.3 dhe 3.4.6 të SOLAS. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'i lejojë anijet të mos lëshojnë varkat e shpëtimit në njërën anë nëse rregullimet e tyre të ankorimit në port dhe modelet e tyre tregtare nuk lejojnë nisjen e varkave të shpëtimit në atë anë. Megjithatë, të gjitha këto varka shpëtimi duhet të ulen të paktën një herë në 3 muaj dhe të lëshohen të paktën çdo vit.

Nëse stërvitjet e nisjes së varkës së shpëtimit dhe të varkës së shpëtimit kryhen me anijen duke ecur përpara, stërvitje të tilla, për shkak të rreziqeve të përfshira, do të praktikohen vetëm në ujëra të mbrojtura dhe nën mbikëqyrjen e një oficeri me përvojë në stërvitje të tilla.

.5 Nëse një anije është e pajisur me sisteme evakuimi detar, stërvitjet duhet të përfshijnë veprimet e kërkuara në Rregulloren SOLAS III/19.3.4.8.

.6 Ndriçimi i emergjencës për montim dhe braktisje do të testohet në çdo stërvitje të anijes së braktisur.
.7 Stërvitjet me zjarrin do të kryhen në përputhje me dispozitat e Rregullores SOLAS III/19.3.5.

.8 Trajnimi dhe udhëzimet në bord do t'u jepen anëtarëve të ekuipazhit në përputhje me dispozitat e Rregullores SOLAS III/19.4.

.9 Anëtarët e ekuipazhit me përgjegjësi të hyrjes në hapësirën e mbyllur ose të shpëtimit do të marrin pjesë në një stërvitje për hyrje dhe shpëtim në hapësirën e mbyllur që do të mbahet në bordin e anijes me një interval që do të përcaktohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, por jo më pak se një herë në vit:

.1 Stërvitjet e hyrjes dhe shpëtimit në hapësirën e mbyllur duhet të planifikohen dhe kryhen në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh, sipas rastit, udhëzimet e dhëna në "Rekomandimet e rishikuara për hyrjen në hapësirat e mbyllura në bordin e anijeve", të miratuara nga IMO me rezolutën A.1050 (27).

.2 Çdo hyrje në hapësirën e mbyllur dhe stërvitje shpëtimi duhet të përfshijë:

.1 kontrollin dhe përdorimin e pajisjeve mbrojtëse personale të nevojshme për hyrje;

.2 kontrollin dhe përdorimin e pajisjeve dhe procedurave të komunikimit;

.3 kontrollimin dhe përdorimin e instrumenteve për matjen e atmosferës në hapësirat e mbyllura;

.4 kontrollimin dhe përdorimin e pajisjeve dhe procedurave të shpëtimit; dhe

.5 udhëzime në teknikat e ndihmës së parë dhe të ringjalljes.

.10 Stërvitjet e kontrollit të dëmtimit do të kryhen siç kërkohet në SOLAS II-1/19-1 me një interval që do të përcaktohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, por jo më pak se një herë në vit

Rregullorja III/14: Regjistrimet (R 19.5)
.1 Data kur mbahen mbledhjet, detajet e stërvitjeve për braktisjen e anijeve dhe stërvitjet e zjarrit, stërvitjet e hyrjes dhe shpëtimit në hapësirën e mbyllur, stërvitjet e pajisjeve të tjera shpëtimtare dhe trajnimi në bord do të regjistrohen në një regjistër të tillë siç mund të përshkruhet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare. Nëse një grumbullim i plotë, stërvitje ose seancë stërvitore nuk mbahet në kohën e caktuar, do të bëhet një shënim në ditar që tregon rrethanat dhe shtrirjen e mbledhjes, stërvitjes ose seancës stërvitore të mbajtur.

KAPITULLI IV

RADIO KOMUNIKIMET

Rregullorja IV/1: Pajisjet e radiokomunikimit

1. Anijet e klasit D të paktën duhet të pajisen me:

1.1. Një instalim radio VHF i aftë për të transmetuar dhe marrë;

1.1.1. DSC në frekuencën 156,525 MHz (kanali 70). Duhet të jetë e mundur të inicohet transmetimi i alarmeve të fatkeqësisë në kanalin 70 nga pozicioni nga i cili lundrohet normalisht anija; dhe

1.1.2. Radiotelefonia në frekuencat 156.300 MHz (kanali 6), 156.650 MHz (kanali 13) dhe 156.800 MHz (kanali 16);

1.2. Instalimi i radios VHF duhet gjithashtu të jetë në gjendje të transmetojë dhe të marrë komunikime të përgjithshme radio duke përdorur radiotelefoninë.

1.3. Referencat i bëhen rregulloreve IV/7.1.1 dhe IV/8.2 të SOLAS 1974.

ANEKSI II

FORMULARI I CERTIFIKATËS SIGURISË TË ANIJEVE TË UDHËTARËVE

ÇERTIFIKATA E SIGURISË SË ANIJEVE TË UDHËTARËVE

(Kjo Certifikatë do të plotësohet nga një Regjistrim i Pajisjeve [1])

(Vula zyrtare) (Shteti)

Lëshuar sipas dispozitave të

.....

POROSI

MBI RREGULLAT DHE STANDARTET E SIGURISË NË ANIJET E PASUARËVE

nën autoritetin e Qeverisë së SHQIPËRISË

……

nga DREJTORIA E PËRGJITHSHME DETARE

ose

ORGANIZIM I NJOHUR[4]

……

Të veçanta të anijes

Emri i anijes:	
Porti i regjistrit:	
Numri ose shkronjat dalluese:	
Numri IMO [2]	
Gjatësia:	
Numri i pasagjerëve:	
Tonazhi bruto:	
Data në të cilën u vendos keel ose anija ishte në një fazë të ngjashme ndërtimi:	
Data e studimit fillestar;	
Zonat detare në të cilat anija është e certifikuar për të operuar (Rregullorja SOLAS IV/2)	A1/A2/A3/A4 [3]
Klasa e anijes në përputhje me zonën detare në të cilën anija është e certifikuar për të operuar, duke iu nënshtruar kufizimeve ose kërkesave shtesë në vijim [4]	A/B/C/D [3]

(1) Anijet e klasit A që mbajnë një certifikatë të vlefshme të sigurisë së anijes së pasagjerëve SOLAS mund të hiqen nga kjo shtesë.
(2) Numri i identifikimit të anijes IMO në përputhje me rezolutën A.1078(28), nëse ka.
(3) Fshije sipas rastit.
(4) Regjistroni çdo kufizim të zbatueshëm për shkak të itinerarit, zonës së operimit ose periudhës së kufizuar të operimit ose ndonjë kërkesë shtesë për shkak të rrethanave specifike lokale, sipas nenit 9(1) të Urdhrit Nr. datë ....

Anketa fillestare ([7]) / periodike ([7]).

[4]Emërtimi i plotë zyrtar i autoritetit ose organizatës kompetente të njohur sipas këtij urdhri.

Kjo është për të vërtetuar,

1. se anija është kontrolluar në përputhje me nenin 12 të këtij urdhri
2. se sondazhi tregoi se anija përmbush plotësisht kërkesat e këtij urdhri, dhe
3. që anija, nën autoritetin e dhënë nga nenet 9 pika 2 dhe 3 të këtij Urdhri, është e përjashtuar dhe/ose i është dhënë ekuivalenca me kërkesat e mëposhtme të këtij Urdhri:

……
……

Kushtet në të cilat jepet përjashtimi dhe/ose ekuivalenca:
……
……
……

4. që anija përputhet me Pjesën G të Kapitullit II-1 duke përdorur …… Si karburant /NA[5]
5. që janë caktuar linjat e mëposhtme të ngarkesës së nënndarjes:

Linjat e ngarkesës së nënndarjes të caktuara dhe të shënuara në faqet anësore të anijes në mes të anijeve (SOLAS II-1/18)[6]	Dërrasë e lirë (në mm)	Vërejtje në lidhje me kushtet alternative të shërbimit
P.1		
P.2		
P.3		

Kjo certifikatë është e vlefshme deri në …… në përputhje me nenin 12.2 të këtij Urdhri.
(Data e sondazhit të radhës periodik)

Vendi……Data……
……
(Nënshkrimi dhe/ose vula e autoritetit lëshues)

Nëse nënshkruhet, shtohet paragrafi i mëposhtëm:
I nënshkruari deklaron se është i autorizuar në mënyrë të rregullt nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për të lëshuar këtë Certifikatë të Sigurisë së Anijes pasagjerësh.
……

(Nënshkrimi)

Miratimi për zgjatjen e vlefshmërisë së certifikatës një muaj në përputhje me nenin 12.2
Kjo certifikatë, në përputhje me nenin 12.2 të këtij Urdhri, do të pranohet

Bis zum …… si i vlefshëm deri në

Vendi……..Data……

[5]Fshije sipas rastit
[6]Për anijet e ndërtuara në përputhje me kërkesat e Aneksit I, Seksioni 1, Kapitulli II-1, Pjesa B-2, duhet të përdoren shënimet e zbatueshme të linjës së ngarkesës së nënndarjes 'C1, C2 dhe C3' (rregullorja II-1/B/11). Numrat arabë që ndjekin shkronjën "C" mund të zëvendësohen me numra romakë ose shkronja nëse Drejtoria e Përgjithshme Detare e konsideron këtë të nevojshme për t'i dalluar ata nga shënimi i linjës së ngarkesës së nënndarjes ndërkombëtare.

……

(Nënshkrimi dhe/ose vula e autoritetit lëshues

REGJISTRI I PAJISJEVE PËR CERTIFIKATËN E SIGURISË SË ANIJES TË PASUARËVE

Ky Regjistrim do t'i bashkëngjitet përgjithmonë Certifikatës së Sigurisë së Anijes së Pasagjerëve

REGJISTRI I PAJISJEVE PËR PASQYRTIM ME DISPOZITAT E URDHËRISË

Nr…..Data……

1. Të dhënat e anijes

Emri i anijes:	
Numri ose shkronjat dalluese:	
Numri i pasagjerëve për të cilët është certifikuar:	
Numri minimal i personave me kualifikimet e nevojshme për të operuar instalimet e radios:	

2. Detajet e pajisjeve të shpëtimit të jetës

1	Numri i përgjithshëm i personave për të cilët sigurohen pajisje shpëtimi		
	Varkat e shpëtimit dhe varkat e shpëtimit	Ana e portit	Ana e djathtë
2	Numri i përgjithshëm i varkave të shpëtimit		
2.1	Numri total i personave të akomoduar prej tyre		
2.2	Numri total i varkave të shpëtimit Kodi LSA 4.5		
2.3	Numri i përgjithshëm i varkave të shpëtimit Kodi LSA 4.6		
2.4	Numri i përgjithshëm i varkave të tjera të shpëtimit		
3	**Numri i varkave të shpëtimit me motor të përfshirë në totalin e varkave të shpëtimit të treguar më sipër**		
3.1	Numri i varkave të shpëtimit të pajisura me drita kërkimi		
4	**Numri i varkave të shpëtimit**		
4.4	Numri i varkave që përfshihen në totalin e varkave të shpëtimit të treguar më sipër		
4.2	Numri i varkave që janë varka shpëtimi të shpejtë		
5	**Barkat e shpëtimit**	Ana e portit	Ana e djathtë
5.1	Numri i gomave të shpëtimit për të cilat kërkohen pajisje të miratuara të lëshimit		
5.1.1	Numri i personave të akomoduar prej tyre		

2 Detajet e pajisjeve të shpëtimit (vazhdim)

5.2	Numri i gomave të shpëtimit për të cilat nuk kërkohen pajisje të miratuara të lëshimit		
5.2.1	Numri i personave të akomoduar prej tyre		
6	Numri i **Sistemeve të Evakuimit Detar** (MES)		
6.1	Numri i gomave të shpëtimit të shërbyer prej tyre		
6.2	Numri i personave të akomoduar prej tyre		
7	**Pajisjet për shpëtimin e jetës personale**		
8	Numri i mjeteve të shpëtimit		
9.1	Numri i jelekëve të shpëtimit për të rriturit		
9.2	Numri i jelekëve të shpëtimit për fëmijë		
9.3	Numri i jelekëve të shpëtimit për foshnjat		
10.1	Numri i kostumeve të zhytjes		
10.2	Numri i kostumeve të zhytjes që përputhen me kërkesat për jelek shpëtimi		
11	Numri i kostumeve kundër ekspozimit		
12	Numri i mjeteve mbrojtëse termike ([1])		
13	**Pajisje radioshpëtuese**		
13.1	Numri i transponderëve të radarit		
13.2	Numri i aparateve radiotelefonike VHF me dy drejtime		
14	**Piroteknikë**		
14.1	Aparat për hedhjen e linjave		
14.2	Shpërthimet e shqetësimit		

([1]) Duke përjashtuar ato që përfshihen në varkën e shpëtimit, mjetin e shpëtimit dhe pajisjet e varkës së shpëtimit në mënyrë që të jenë në përputhje me kodin LSA.

3. Detajet e objekteve të radios

1.2	**Instalimi i radios MF**	
1.2.1	Enkoder DSC	

3 Detajet e objekteve të radios (vazhdim)

1.2.2	Marrësi i orës DSC	
1.2.3	Radiotelefonia	
1.3	**Instalimi i radios MF/HF**	

1.3.1	nkoder DSC	
1.3.2	Marrësi i orës DSC	
1.3.3	adiotelefonia	
1.3.4	adio telegrafi me shtypje direkte	
1.4	tacion tokësor i njohur i shërbimit satelitor të anijeve	
2	**Mjetet dytësore të alarmit**	
3	**Objektet për marrjen e informacionit të sigurisë detare**	
3.1	Marrës NAVTEX	
3.2	Marrës EGC	
3.3	Marrës radiotelegrafi me printim direkt HF	
4	**atelit EPIRB**	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	NMARSAT	
5	**VHF EPIRB**	
6	ajisja për gjetjen e kërkimit dhe shpëtimit të anijes	
6.1	ransponder kërkimi dhe shpëtimi me radar (SART)	
6.2	ransmetuesi i kërkimit dhe shpëtimit AIS (AIS-SART)	

4. *Metodat e përdorura për të siguruar disponueshmërinë e pajisjeve radio (SOLAS IV/ 15.6 dhe 15.7)*

7.1	Dyfishimi i pajisjeve	
7.2	Mirëmbajtja e bazuar në breg	
7.3	Aftësia e mirëmbajtjes në det	

5. *Detaje të sistemeve dhe pajisjeve të lundrimit*

1.1	Busulla standarde magnetike ([2])	
1.2	Busulla magnetike rezervë ([2])	
1.3	Busulla xhiro ([2])	
1.4	Përsëritësi i drejtimit të xhiros busull ([2])	
1.5	Përsëritës me busull xhiro ([2])	

1.6	Sistemi i kontrollit të drejtimit ose gjurmës ([2])	
1.7	Pajisja mbajtëse pelorus ose busull ([2])	
1.8	Mjetet e korrigjimit të titujve dhe kushinetave ([2])	
1.9	Pajisja e titullit transmetues (THD) ([2])	
2.1	Hartat detare/Afishimi elektronik i hartave dhe sistemi i informacionit (ECDIS) ([1])	
2.2	Marrëveshjet rezervë për ECDIS	
2.3	Botime detare	
2.4	Marrëveshjet rezervë për botimet elektronike detare	
3.1	Marrësi për një sistem satelitor të navigimit global/sistem radionavigimi tokësor/marrës radionavigimi me shumë sisteme me anije ([1]) , ([2])	
3.2	Radar 9 GHz ([2])	
3.3	Radari i dytë (3 GHz/9 GHz) ([1]) , ([1])	
3.4	Ndihmë automatike për hartimin e radarit (ARPA) ([2])	
3.5	Ndihmë automatike për gjurmimin ([2])	
3.6	Ndihma e dytë për gjurmimin automatik ([2])	
3.7	Ndihmë elektronike për grafikim ([2])	
4.1	Sistemi i identifikimit automatik (AIS)	
4.2	Sistemi i identifikimit dhe gjurmimit me rreze të gjatë (LRIT)	
5	Regjistrues i të dhënave të udhëtimit/Regjistrues i thjeshtuar i të dhënave të udhëtimit (VDR/S-VDR) ([1])	
6.1	Pajisja matëse e shpejtësisë dhe distancës (nëpër ujë) ([2])	
6.2	Pajisja matëse e shpejtësisë dhe distancës (mbi tokë në drejtimin përpara dhe në drejtim të anijes) ([2])	
7	Pajisja e tingullit ([2])	
8.1	Treguesit e timonit, helikës, shtytjes, hapit dhe mënyrës së funksionimit ([2])	
8.2	Treguesi i shpejtësisë së kthesës ([2])	

([1]) Fshijeni sipas rastit.

([2]) Mjetet alternative për përmbushjen e kësaj kërkese lejohen sipas SOLAS V/19. Në rast të mjeteve të tjera, ato duhet të specifikohen.

ANEKSI III
UDHËZIME PËR KËRKESAT E SIGURISË PËR ANIJET E PASAHARËVE DHE MJETET ME SHPEJTËSIA TË LARTË PËR PERSONA ME LËVIZHIM TË ULËT
(siç përmendet në nenin 8)

Në zbatimin e udhëzimeve të kësaj shtojce, SHQIPËRIA do të ndjekë IMO MSC/Circ.735, të titulluar "Rekomandim për projektimin dhe funksionimin e anijeve të pasagjerëve për t'iu përgjigjur nevojave të të moshuarve dhe personave me aftësi të kufizuara" .

1.QASJA NË ANIJE

Anijet duhet të ndërtohen dhe pajisen në mënyrë të tillë që një person me lëvizshmëri të reduktuar të mund të hipë dhe të zbresë lehtësisht dhe të sigurt, si dhe t'i sigurohet aksesi ndërmjet kuvertës, qoftë pa ndihmë ose me anë të rampave, ashensorëve ose ashensorëve. Udhëzimet për një akses të tillë duhet të afishohen në hyrjet e tjera në anije dhe në vende të tjera të përshtatshme në të gjithë anijen.

2.SHENJAT

Shenjat e ofruara në një anije për të ndihmuar pasagjerët duhet të jenë të arritshme dhe të lehta për t'u lexuar për personat me lëvizshmëri të zvogëluar (përfshirë personat me aftësi të kufizuara shqisore) dhe të pozicionohen në pika kyçe.

3. MJETET PËR TË KOMUNIKUAR MESAZHET

Operatori duhet të ketë mjetet në anije në mënyrë vizuale dhe verbale për të dhënë njoftime, të tilla si ato në lidhje me vonesat, ndryshimet e orarit dhe shërbimet në bord, për personat me forma të ndryshme të lëvizshmërisë së reduktuar.

4.ALARMI

Sistemi i alarmit dhe butonat e alarmit duhet të projektohen në mënyrë që të jenë të aksesueshëm dhe të paralajmërojnë të gjithë pasagjerët me lëvizshmëri të reduktuar, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara shqisore dhe personat me aftësi të kufizuara në të mësuar.

5. KËRKESA SHTESË QË SIGURON LËVIZJEN BRENDA ANIJES

Parmakët, korridoret dhe vendkalimet, portat dhe dyert duhet të akomodojnë lëvizjen e një personi në një karrige me rrota. Ashensorët, kuvertët e automjeteve, sallonet e pasagjerëve, akomodimi dhe banjat duhet të projektohen në mënyrë që të jenë të aksesueshme në një mënyrë të arsyeshme dhe proporcionale për personat me lëvizshmëri të reduktuar.

(Vula zyrtare) (State)

Lëshuar në përputhje me

……

(emërtimi i masave përkatëse të prezantuara nga shteti i flamurit)

dhe vërteton pajtueshmërinë e anijes së specifikuar më poshtë me dispozitat e Direktivës 2009/45/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit "Për rregullat dhe standardet e sigurisë për anijet e pasagjerëve"

nën autoritetin e qeverisë së

……

(emërtimi i plotë i shtetit të flamurit)

nga

……..

(emërtimi i plotë i organizatës kompetente të njohur sipas dispozitave të Direktivës 94/57/KE të Këshillit)

Karakteristikat e anijes	
Emri i anijes:	
Porti i regjistrimit:	
Numri ose shkronjat identifikuese:	
Numri IMO ([1]):	
Gjatësia	
Numri i pasagjerëve:	
Tonazhi bruto:	
Data e ngritjes së kallumës ose data kur anija ka qenë në një fazë të	
Data e inspektimit fillestar:	
Zonat detare ku anija është e certifikuar të operojë (Rregullorja	A1 / A2 / A3 / A4 ([2])
Kategoria e anijes në përputhje me zonën ku ajo është e certifikuar të operojë, sipas kufizimeve ose kërkesave shtesë si më poshtë ([3]):	A / B / C / D ([2])

([1]) Numri i identifikimit IMO të anijes në përputhje me Rezolutën A.600(15), nëse ka.
([2]) Të fshihet sipas rastit.
([3]) Shënim për çdo kufizim të zbatueshëm si rezultat i itinerarit, zonës së operimit, periudhës së kufizuar të operimit ose çdo kërkese shtesë për shkak të rrethanave lokale specifike.

Inspektimi ([2]) / fillestar ([2]) periodik

Vërtetohet se,

1. anija është inspektuar në përputhje me nenin 12 të Direktivës 2009/45/KE
2. në bazë të këtij inspektimi anija pajtohet plotësisht me të gjitha kërkesat e Direktivës 2009/45/KE, dhe
3. mbi bazën e autoritetit të deleguar nga neni 9, paragrafi 3 i Direktivës 2009/45/KE, anija përjashtohet nga kërkesat e mëposhtme të direktivës:

……
……
……
……

Kushtet, nëse ka, në bazë të të cilave garantohen përjashtimet:

.....
……
……
……
……

4. janë caktuar vijat e mëposhtme të nënndarjes së ngarkesës:

Vijat e nënndarjes së ngarkesës të caktuara	Bordi i lirë (në mm)	Shënime në lidhje me kushtet alternative të
C.1 ([1])		
C.2		
C.3		

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më ……..…. në përputhje me nenin 12 të

(data e inspektimit vijues të ricertifikimit)

Direktivës 2009/45/KE.

Vendi ……Data ……

……..

(Nënshkrimi dhe / ose vula e autoritetit lëshues)

Nëse nënshkruhet, duhet të shtohet paragrafi i mëposhtëm:

I nënshkruari deklaron se ai është autorizuar nga shteti përkatës i flamurit për lëshimin e Certifikatës së Sigurisë për Anijet e Pasagjerëve

…….

(Nënshkrimi)

(1) Numrat arabë që pasojnë germën "C" në simbolet e vijave të nënndarjes së ngarkesës mund të zëvendësohen me numra romakë apo me germa, nëse administrata e shtetit të flamurit e gjykon të nevojshme për të bërë dallimin me simbolet ndërkombëtare të vijave të nënndarjes së ngarkesës.
(2) Të fshihet sipas rastit.

Miratim për zgjatjen me një muaj të afatit të vlefshmërisë së certifikatës, në bazë të nenit 13.2

Kjo certifikatë, në përputhje me nenin 13.2 të Direktivës 2009/45/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, është e

vlefshme deri më ……

Vendi..... Data
.....…….

……
……

(Nënshkrimi dhe / ose vula e autoritetit lëshues)

REGJISTRI I PAJISJEVE PËR CERTIFIKATËN E SIGURISË SË ANIJEVE TË PASAGJERËVE

Ky regjistër i bashkëngjitet në mënyrë të përhershme Certifikatës së Sigurisë së Anijeve të Pasagjerëve.

REGJISTRI I PAJISJEVE PËR PËRMBUSHJEN E DISPOZITAVE TË DIREKTIVËS 2009/45/KE TË PARLAMENTIT EVROPIAN DHE TË KËSHILLIT

Të dhënat e anijes

Emri i anijes:	
Numrat apo shkronjat dalluese:	
Numri i pasagjerëve për të cilët është certifikuar:	
Numri minimal i personave me kualifikimet e nevojshme për të përdorur instalimet radio:	

Të dhënat për pajisjet e shpëtimit

1	Numri total i personave për të cilët janë parashikuar pajisjet e shpëtimit		
2	**Mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit**	Ana e portit	Ana e bordit të djathtë
2.1	Numri total i mjeteve të mbijetesës		
2.2	Numri total i personave që mund të akomodohen në to		
2.3	Numri total i mjeteve të mbijetesës LSA 4.5		
2.4	Numri total i mjeteve të mbijetesës LSA 4.6		
2.5	Numri total i mjeteve të mbijetesës LSA 4.7		
2.6	Numri i mjeteve motorike të mbijetesës të përfshira në totalin e mjeteve të mbijetesës të lartpërmendura		
2.7	Numri i barkave të shpëtimit të pajisura me projektorë kërkimi		
2.8	Numri i barkave të shpëtimit		
2.9	Numri i barkave që përfshihen në totalin e barkave të shpëtimit të lartpërmendura		
3	**Gomonet e shpëtimit**	Ana e portit	Ana e bordit të djathtë

3.1	Numri total i gomoneve të shpëtimit		
3.2	Numri i personave që mund të akomodohen në to		
3.3	Numri i gomoneve të shpëtimit për të cilat kërkohet miratimi i pajisjeve të lëshimit		
3.4	Numri i gomoneve të shpëtimit për të cilat nuk kërkohet miratimi i pajisjeve të lëshimit		

Të dhënat për pajisjet e shpëtimit *(vazhdon)*

4	**Pajisjet personale të shpëtimit**	
4.1	Numri i kamerdareve të shpëtimit	
4.2	Numri i jelekëve të shpëtimit për të rritur	
4.3	Numri i jelekëve të shpëtimit për fëmijë	
4.4	Numri i kostumeve për zhytje	
4.5	Numri i kostumeve për zhytjes në përputhje me kërkesat për jelekët e shpëtimit	
4.6	Numri i veshjeve me mbrojtje termike (1)	
5	**Piroteknikë**	
5.1	Raketa dritëhedhëse	
5.2	Sinjalet e shpëtimit	
6	**Pajisjet radiofonike të shpëtimit**	
6.1	Numri i transmetuesve radar	
6.2	Numri i aparateve radiotelefonike VHF hyrëse dhe dalëse	
(1) Duke përjashtuar ata që janë të përfshirë në mjetet e mbijetesës, gomonet e shpëtimit dhe barkat e shpëtimit për të siguruar pajtueshmërinë me Kodin e LSA-së.		

Të dhënat për aparaturat radio

1	Sistemet primare	
1.1	**Instalim radioelektrik VHF**	
1.1.1	Enkoduesi DSC	
1.1.2	Receptori i marrjes DSC	
1.1.3	Radiotelefonia	

1.2	**Instalim radioelektrik MF**	
1.2.1	Enkoduesi DSC	
1.2.2	Receptori i marrjes DSC	
1.2.3	Radiotelefonia	
1.3	**Instalim radioelektrik MF/HF**	
1.3.1	Enkoduesi DSC	
1.3.2	Receptori i marrjes DSC	
1.3.3	Radiotelefonia	
1.3.4	Radiotelefoni me stampim direkt	
1.4	Stacioni në tokë i anijeve INMARSAT	
2	Mjete dytësore njoftimi	

Të dhënat për aparaturat radio *(vazhdon)*

3	**Mjetet për marrjen e informacionit mbi sigurinë në det**	
3.1	Marrësi NAVTEX	
3.2	Marrësi EGC	
3.3	Marrës radiotelegrafie HF me stampim direkt	
4	**Satelit EPIRB**	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	(INMARSAT)	
5	VHF EPIRB	
6	Transmetuesi radar i anijes	

Metodat e përdorura për të garantuar disponueshmërinë e pajisjeve radio

(Rregullorja IV/15.6 dhe 15.7)

7.1	Dublikimi i pajisjeve	
7.2	Mirëmbajtja me bazë në tokë	
7.3	Kapaciteti i mirëmbajtjes në det	

Detajet e sistemeve dhe pajisjeve të lundrimit

1.1	Busull magnetike standarde (3)	
1.2	Busull magnetike rezervë (3)	
1.3	Busull xhiroskopike (3)	
1.4	Përsëritës drejtimi i busullës xhiroskopike (3)	
1.5	Përsëritës pozicioni i busullës xhiroskopike (3)	
1.6	Sistem kontrolli i drejtimit ose i gjurmimit (3)	
1.7	Pajisje për mbajtjen e grafometrit ose të busullës (3)	
1.8	Mjete për korrigjimin e drejtimit dhe pozicionit (3)	
1.9	Pajisje transmetimi të drejtimit (3)	
2.1	Ekran i tabelave detare/tabelave elektronike dhe sistemi i informacionit (ECDIS)	
2.2	Pajisje rezervë të ECDIS	
2.3	Botime mbi detarinë	

3.1	Marrës për një sistem global të lundrimit me satelit/sistem në tokë i lundrimit me radio (2), (3)	
3.2	Radar 9 GHz (3)	
3.3	Radar dytësor (3 GHz / 9GHz) (2), (3)	
3.4	Ndihmës automatik i hartëzimit të radarit (ARPA) (3)	
3.5	Ndihmës i gjurmimit automatik (3)	
3.6	Ndihmës dytësor i gjurmimit automatik (3)	
3.7	Ndihmës elektronik i hartëzimit (3)	
4	Sistemi i identifikimit automatik (AIS)	
5	Regjistrues i të dhënave të lundrimit / Regjistrues i të dhënave të lundrimit i thjeshtëzuar (VDR / S-VDR) (2)	
6.1	Pajisje për matjen e shpejtësisë dhe distancës (në ujë) (3)	

6.2 7 8.1	Pajisje për matjen e shpejtësisë dhe distancës (në raport me fundin, në drejtim përpara dhe tërthorazi) (3) Ekosonda (3) Tregues të pozicionit të timonit, të helikës, të drejtimit shtytës, të lëvizjes lart-poshtë dhe të modalitetit operacional (3)	
8.2	Tregues i shpejtësisë së rrotullimit (3)	

(2) Të fshihet sipas rastit.

(3) Mjete alternative për përmbushjen e kësaj kërkese janë të lejueshme sipas SOLAS V/19. Në këto raste duhet të specifikohen mjetet alternative.

SHTOJCA III

UDHËZIME MBI KËRKESAT E SIGURISË PËR PERSONAT ME LËVIZSHMËRI TË KUFIZUAR NË ANIJET E PASAGJERËVE DHE MJETET E LUNDRIMIT ME SHPEJTËSI TË LARTË PËR PASAGJERË

(përmendur në nenin 8)

Në zbatim të udhëzimeve të kësaj shtojce, shtetet anëtare duhet të ndjekin MSC/Circ.735 të IMO-s, të titulluar "Rekomandimi për projektimin dhe funksionimin e anijeve të pasagjerëve për t'iu përgjigjur nevojave të të moshuarve dhe të personave me aftësi të kufizuara".

1. AKSESI NË ANIJE

   Anijet duhet të jenë të ndërtuara dhe të pajisura në mënyrë të tillë që një person me lëvizshmëri të reduktuar të mund të hipë dhe të zbresë me lehtësi dhe në mënyrë të sigurt, dhe të mund t'i sigurohet akses ndërmjet kuvertave, qoftë në mënyrë të paasistuar ose nëpërmjet rampave, ashensorëve ose makinave ngritëse. Udhëzimet për këtë akses duhet të afishohen në hyrjet e tjera të anijes dhe në vende të tjera të përshtatshme në anije.

2. SHENJAT

   Shenjat që vendosen në një anije për t'u ardhur në ndihmë pasagjerëve duhet të jenë të

aksesueshme dhe lehtësisht të lexueshme nga personat me lëvizshmëri të reduktuar, (duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara shqisore) dhe të vendosen në pika kryesore.

3. MJETET PËR KOMUNIKIMIN E MESAZHEVE

Personat përgjegjës duhet të kenë në bordin e anijes mjete të nevojshme për të dhënë njoftime vizuale dhe verbale, si p.sh. në lidhje me vonesat, ndryshimet në program dhe shërbimet në bord, për personat me forma të ndryshme të lëvizshmërisë së kufizuar.

4. ALARMI

Sistemi i alarmit dhe butonat e alarmit duhet të projektohen në mënyrë të tillë që të jenë të aksesueshme dhe të sinjalizojnë të gjithë pasagjerët me lëvizshmëri të kufizuar, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara shqisore dhe personat me aftësi të kufizuara në të nxënë.

5. KËRKESA SHTESË QË SIGURON LËVIZJEN BRENDA ANIJES

Parmakët, korridoret dhe vendkalimet, portat dhe dyert duhet të akomodojnë lëvizjen e një personi në një karrige me rrota. Ashensorët, kuvertët e automjeteve, sallonet e pasagjerëve, akomodimi dhe banjat duhet të projektohen në mënyrë që të jenë të aksesueshme në një mënyrë të arsyeshme dhe proporcionale për personat me lëvizshmëri të reduktuar.