MERENKULKUHALLITUKSEN

TIEDOTUSLEHTI

16. 4. 1973 Helsinki No 10/73

ERÄIDEN ALUSTEN PALOTURVALLISUUS

Merenkulkuhallituksen päätös 3.4.1973

Merenkulkuhallitus on eräiden alusten paloturvallisuudesta 30 päivänä maaliskuuta 1973 annetun asetuksen (289/73) 5 §:n nojalla antanut seuraavat määräykset.

Mainitun asetuksen tarkoituksena on saattaa voimaan kansallisessa lainsäädännössä Valtioiden välisen neuvoa-antavan merenkulkujärjestön (IMCO) päätöslauselman A 108 (ES. III) sisältö. Suomi on ratifioinut päätöslauselman 25 päivänä marraskuuta 1971.

Määräyksinään merenkulkuhallitus julkaisee päätöslauselman tekstin oheisina liitteinä.

Koska liitteissä II, III ja IV esitetyt muutokset Ihmishengen turvallisuudesta merellä solmittuun kansainväliseen yleissopimukseen, 1960 (julkaistu SopS 33/65), koskevat myös tulevaisuudessa rakennettavia aluksia, julkaistaan ne oheisena myös englanninkielisinä.

Määräykset tulevat voimaan 1 päivänä toukokuuta 1973.

Pääjohtaja **Helge Jääsalo**

Merenkulkuosaston päällikkö
merenkulkuneuvos **Oso Siivonen**

KD 1305/73/301

10529–73/11

Liitteet:

I. Turvallisuussopimus 1960, II luku. Osa G.

II. Muutokset turvallisuussopimuksen 1960 II luvun sääntöihin 27 ja 38.

III. Muutos turvallisuussopimuksen 1960 II luvun sääntöön 63.

IV. Muutokset turvallisuussopimuksen 1960 II luvun sääntöihin 50, 54 ja 65.

V. Otteita turvallisuussopimuksen 1948 II luvun säännöistä, joihin viitataan liitteessä I.

Liite I

TURVALLISUUSSOPIMUS, 1960, II luku. Osa G

Erityiset paloturvallisuustoimenpiteet matkustaja-aluksia varten

(Nykyisten sääntöjen tämän osan tarkoituksiin ovat kaikki viittaukset sääntöihin, jollei toisin ole mainittu, yhteydessä Ihmishengen turvaamisesta merellä vuonna 1948 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvien sääntöjen II lukuun.)

71 sääntö

Soveltaminen

Tämän yleissopimuksen IX artiklan f) momentin määräyksistä huolimatta ja tämän luvun 1 säännön a) momentin 2 kohdan määräysten laajentamiseksi tulee jokaisen matkustaja-aluksen, joka kuljettaa enemmän kuin 36 matkustajaa, täyttää vähintään seuraavat määräykset:

a) aluksen, jonka köli on laskettu ennen 19 päivää marraskuuta 1952, tulee täyttää tämän osan 72—91 sääntöjen määräykset;

b) aluksen, jonka köli on laskettu 19 päivänä marraskuuta 1952 tai sen jälkeen, mutta ennen 26 päivää toukokuuta 1965, tulee täyttää Ihmishengen turvaamisesta merellä vuonna 1948 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen mukaiset uusiin aluksiin sovellettavat paloturvallisuusmääräykset, niin myös tämän osan sääntöjen 74 b) ja c), 81, 83 b), 84, 86 b), 87 b—g), 90 ja 91 määräykset;

c) aluksen, jonka köli on laskettu 26 päivänä toukokuuta 1965 tai sen jälkeen, tulee täyttää tämän yleissopimuksen mukaiset uusiin aluksiin sovellettavat paloturvallisuusmääräykset, niin myös tämän osan sääntöjen 74 b) ja c), 86 b), 87 b), c) ja d) sekä 91 määräykset.

72 sääntö

Rakenne

Rakenteellisten osien tulee olla terästä tai muuta sopivaa ainetta 27 säännön mukaan, lukuun ottamatta erillisiä kansirakennuksia, joissa ei ole asuintiloja, ja säälle alttiita kansia, jotka voivat olla puuta, jos rakenteelliset palosuojelutoimenpiteet ovat hallintoa tyydyttävät.

73 sääntö

Pystysuorat päävyöhykkeet

Alus on jaettava A-luokan rajapinnoilla pystysuoriin päävyöhykkeisiin 28 säännön mukaan. Sellaisilla rajapinnoilla tulee olla, siinä laajuudessa kuin käytännössä on mahdollista, riittävä eristyskyky, kun otetaan huomioon viereisten tilojen luonne niin kuin 26 säännön c) momentin 4 kohdassa on edellytetty.

74 sääntö

Aukot pystysuorien päävyöhykkeiden laipioissa

a) Aluksen on oleellisesti täytettävä 29 säännön määräykset.

b) Palo-ovien tulee olla terästä tai samanarvoista ainetta palamattomalla eristyksellä tai ilman sitä.

c) Milloin ilmanvaihtokuilut tai -kanavat, joiden poikkileikkauspinta-ala on 200 neliösenttimetriä (31 neliötuumaa) tai enemmän, kulkevat päävyöhykkeiden rajapintojen läpi, on sovellettava seuraavia lisämääräyksiä:

1. kuiluissa ja kanavissa, joiden poikkileikkauspinta-ala on vähintään 200 ja enintään 750 neliösenttimetriä (31 ja 116 neliötuumaa), tulee olla toimintavarmat ja itsestään sulkeutuvaa tyyppiä olevat palopellit, tai tällaisten kuilujen ja kanavien tulee olla eristetyt vähintään 457 millimetriä (18 tuumaa) rajapinnan kummallakin puolella täyttääkseen laipioon sovellettavat vaatimukset;

2. kuiluissa ja kanavissa, joiden poikkileikkauspinta-ala ylittää 750 neliösenttimetriä (116 neliötuumaa), tulee olla toimintavarmat ja itsestään sulkeutuvaa tyyppiä olevat palopellit.

75 sääntö

Asuintilojen erottaminen koneisto-, lasti- ja työskentelytiloista

Aluksen on täytettävä 31 säännön määräykset.

76 sääntö

Soveltaminen suhteessa menetelmiin I, II ja III

Jokaisen asuntotilan ja työskentelytilan aluksessa tulee täyttää kaikki määräykset jossakin tämän säännön momentissa a), b), c) tai d) seuraavasti:

a) Milloin aluksen katsotaan olevan hyväksyttävissä menetelmän I mukaan, on siihen vaadittava järjestelmä palamattomista B-luokan laipioista pääasiallisesti 30 säännön a) momentin mukaisesti yhdessä 39 säännön a) momentin mukaisen mahdollisimman runsaan palamattomien aineiden käyttämisen kanssa.

b) Milloin aluksen katsotaan olevan hyväksyttävissä menetelmän II mukaan,

1. on siihen vaadittava automaattinen sprinkler- ja palohälytysjärjestelmä, joiden tulee olla pääasiallisesti sääntöjen 42 ja 48 mukaiset, ja;

2. kaikenlaisten palavien aineiden käyttö on supistettava niin vähiin kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

c) Milloin aluksen katsotaan olevan hyväksyttävissä menetelmän III mukaan, tulee siinä olla paloa hidastavien laipioiden järjestelmä kannesta kanteen pääasiallisesti 30 säännön b) momentin mukaan yhdessä automaattisen tulipalon havaitsemisjärjestelmän kanssa pääasiallisesti 43 säännön mukaisesti. Palavien ja herkästi syttyvien aineiden käyttö on rajoitettava niin kuin 39 säännön b) momentissa ja 40 säännön g) momentissa on määrätty. Poikkeaminen 39 säännön b) momentin ja 40 säännön g) momentin vaatimuksista voidaan sallia, jos kiertovartiointia pidetään väliajoin, joiden pituus on enintään 20 minuuttia.

d) Milloin aluksen katsotaan olevan hyväksyttävissä menetelmän III mukaan,

1. tulee sen asuntotiloissa lisäksi olla A-luokan rajapintoja niin sijoitettuina, että pystysuorien päälaipioiden välinen keskietäisyys näissä tiloissa vähenee noin 20 metriin (noin 65,5 jalkaa);

2. siinä tulee olla automaattinen tulipalon havaitsemisjärjestelmä pääasiallisesti 43 säännön mukaisesti;

3. kaikilla ulkopinnoilla ja niiden päällysteillä käytävä- ja hyttilaipioissa asuntotiloissa tulee olla rajoitettu liekinlevittämiskyky;

4. palavien aineiden käyttö on rajoitettava 39 säännön b) momentin määräysten mukaisesti; poikkeaminen 39 säännön b) momentin vaatimuksista voidaan sallia, jos kiertovartiointia pidetään väliajoin, joiden pituus on enintään 20 minuuttia; ja

5. siinä tulee lisäksi olla palamattomien B-luokan rajapintojen muodostama kannesta kanteen ulottuva paloa hidastavien laipioiden järjestelmä, jonka sisäpuolella minkään osaston pinta-ala, kokoontumistiloja lukuun ottamatta, ei yleensä saa olla 300 neliömetriä (3 200 neliöjalkaa) suurempi.

77 sääntö

Pystysuorien portaikkojen suojaaminen

Portaikkojen on täytettävä 33 säännön määräykset, lukuun ottamatta sitä, että hallinto poikkeuksellisen vaikeissa tapauksissa voi sallia palamattomien B-luokan rajapintojen ja ovien käytön A-luokan rajapintojen ja ovien sijasta laipioiden ympäröimissä portaikoissa. Edelleen hallinto voi poikkeuksellisesti sallia puisen portaikon jätettäväksi ehdolla että se suojataan sprinklereillä ja ympäröidään tyydyttävästi.

78 sääntö

Henkilö- ja tavarahissien, pystysuorien valo- ja ilmakuilujen ym. suojaaminen

Aluksen tulee täyttää 34 säännön määräykset.

79 sääntö

Tarkkailuasemien suojaaminen

Aluksen tulee täyttää 35 säännön määräykset, kuitenkin niin, että tapauksissa, joissa tarkkailuasemien järjestely tai rakenne on sellainen, että se estää määräysten täydellisen täyttämisen, esim. puurakenteinen ohjaushytti, hallinto voi sallia erillisten palamattomien B-luokan rajapintojen käytön sellaisten tarkkailuasemien rajojen suojaamiseksi. Sellaisissa tapauksissa, joissa välittömästi näiden tarkkailuasemien alapuolella olevissa tiloissa saattaa muodostua huomattava tulipalon vaara, tulee välissä oleva kansi täydellisesti eristää niin kuin A-luokan rajapinta.

80 sääntö

Varastotilojen ym. suojaaminen

Aluksen tulee täyttää 36 säännön määräykset.

81 sääntö

Ikkunat ja valoventtiilit

Kone- ja kattilatilojen valoarkut on voitava sulkea näiden tilojen ulkopuolelta.

82 sääntö

Ilmanvaihtojärjestelmät

a) Kaikissa koneellisissa ilmanvaihtolaitteissa, lukuun ottamatta lasti- ja koneistotilojen ilmanvaihtolaitteita, tulee olla pääkatkaisijat niin sijoitettuina koneistotilojen ulkopuolelle ja paikkoihin, joihin on helppo päästä, että ei tarvitse käydä useammassa kuin kolmessa paikassa kaikkien ilmanvaihtotuulettimien pysäyttämiseksi muihin

kuin koneisto- ja lastitiloihin. Koneistotilan ilmanvaihtolaitteissa tulee olla pääkatkaisija, jota voidaan käsitellä koneistotilan ulkopuolella olevasta paikasta.

b) Keittiöliesistä asuntotilojen läpi kulkevat poistokanavat on tehokkaasti eristettävä.

83 sääntö

Erinäisiä säännöksiä

a) Aluksen on täytettävä 40 säännön a), b) ja f) momentin määräykset, kuitenkin niin, että 40 säännön a) momentin 1 kohdassa määrätyn 13.73 metrin (45 jalan) sijasta voidaan käyttää mittalukua 20 metriä (65.5 jalkaa).

b) Polttoainepumpuissa tulee olla kaukosäätölaitteet, jotka on niin sijoitettu asianomaisen tilan ulkopuolelle, että ne voidaan pysäyttää tulipalon syttyessä siinä tilassa, missä ne ovat.

84 sääntö

Elokuvafilmit

Filmejä, joiden perusaineena on selluloosanitraatti, ei saa käyttää aluksen elokuvalaitteissa.

85 sääntö

Kaaviot

Aluksessa tulee olla kaaviot, jotka täyttävät 44 säännön määräykset.

86 sääntö

Pumput, vesiputket, palopostit ja letkut

a) Laitteiden on täytettävä 45 säännön määräykset.

b) Vettä pääpaloputkesta tulee olla välittömästi saatavissa, mikäli se käytännössä on mahdollista, pitämällä palopumput paineen alaisina tai palopumppujen kaukosäätölaitteilla, joiden tulee olla helposti käsiteltävissä paikasta, johon voidaan vaivattomasti päästä.

87 sääntö

Tulipalon havaitsemis- ja sammuttamismääräykset

Yleistä.

a) Vaatimukset 50 säännön a—c) momenteissa on täytettävä, niin myös muut tämän säännön määräykset.

Kiertovartiointi-, tulipalon havaitsemis- ja tiedotusjärjestelmä.

b) Jokaisen 50 säännön a) momentissa tai, milloin kysymyksessä on alus, jonka köli on laskettu 26 päivänä toukokuuta 1965 tai sen jälkeen, tämän luvun 64 säännön a) momentin 1 kohdassa mainitun kiertovartion jäsenen tulee olla niin koulutettu, että hän on perehtynyt aluksen sijaintiin ja käyttöön, mitä hänet voidaan kutsua käyttämään.

c) Miehistön koolle kutsumista varten tulee olla erityinen hälytyslaite, mikä voi olla aluksen yleisen hälytysjärjestelmän osana.

d) Yleinen kaiutinjärjestelmä tai muita tehokkaita keinoja yhteyden pitämiseksi tulee olla käytettävissä kaikkialla asunto-, kokoontumis- ja työskentelytiloissa.

Koneisto- ja polttoainetilat.

e) Tulensammuttimien lukumäärän, tyypin ja sijoittelun tulee täyttää tämän luvun 64 säännön g) 2 ja 3 momentin sekä h) momentin 2 kohdan määräykset.

Kansainvälinen laituriliitin.

f) Tämän luvun 64 säännön d) momentin määräykset on täytettävä.

Palomiehen varusteet.

g) Tämän luvun 64 säännön j) momentin määräykset on täytettävä.

88 sääntö

Palonsammutuslaitteiden käyttövalmius

Tämän luvun 66 säännön määräykset on täytettävä.

89 sääntö

Poistumistiet

54 säännön määräyksiä on noudatettava.

90 sääntö

Sähköenergian varalähde

22 säännön a), b) ja c) momentin määräyksiä on noudatettava sellaisin poikkeuksin, että sähkötnergian varalähteen sijainnin tulee olla tämän luvun 25 säännön a) momentin vaatimusten mukainen.

91 sääntö

Harjoitushälytykset ja harjoitukset

Tämän yleissopimuksen III luvun 26 säännössä mainituissa paloharjoituksissa on jokaista miehistön jäsentä vaadittava osoittamaan perehtymyksensä aluksen järjestelyihin ja sisustukseen, velvollisuuksiinsa ja jokaiseen laitteeseen, jota hänet voidaan kutsua käyttämään. Päälliköt on velvoitettava perehdyttämään miehistöä näihin asioihin ja antamaan sille niitä koskevia ohjeita.

Liite II

MUUTOKSET TURVALLISUUSSOPIMUKSEEN, 1960 II luvun, osa C:n, 27 sääntöön ja osa D:n 38 sääntöön.

27 sääntö b) 6

Turvallisuudelle tarpeellisten sisäisten yhteyksien ja hätätilanteen vaatimien hälytysjärjestelmien johdot on niin suunniteltava, että vältetään niiden vetämistä keittiöihin, koneistotiloihin ja muihin suljettuihin tiloihin, joissa tulipalon vaara on suuri, muissa kuin niissä tapauksissa, joissa se on välttämätöntä yhteyden aikaansaamiseksi tai hälytyksen antamiseksi näihin tiloihin.

Tapauksissa, joissa alusten rakenne tai pieni koko ei salli näiden määräysten täyttämistä, on hallintoa tyydyttävin toimenpitein varmistettava kysymyksessä olevien johtojen tehokas suojaaminen niiden kulkiessa keittiöiden, koneistotilojen tai muiden suljettujen tilojen kautta, missä tulipalon vaara on suuri.

38 sääntö b)

Milloin ilmanvaihtokanavan on pakosta kuljettava pystysuoran päälaipion läpi, tulee laipion välittömässä läheisyydessä olla toimintavarma ja itsestään sulkeutuvaa tyyppiä oleva sulkupelti. Sulkupelti on voitava myös käsin sulkea laipion kummaltakin puolelta. Sulkemispaikalle tulee olla esteetön pääsy ja paikka on merkittävä punaisella valoa heijastavalla värillä. Laipion ja sulkupellin välillä olevan ilmanvaihtokanavan tulee olla terästä tai muuta samanarvoista ainetta ja sen tulee olla, milloin on välttämätöntä, eristetty, siinä määrin että se täyttää tämän säännön a) momentin määräykset. Sulkupellissä tulee ainakin laipion toisella puolella olla näkyvä osoitin, joka näyttää milloin pelti on auki.

38 sääntö e)

Yhden henkilön on kyettävä avaamaan jokainen ovi laipion kummaltakin puolelta.

38 sääntö f)

Pystysuorissa päälaipioissa ja laipioilla ympäröidyissä portaikoissa olevien palo-ovien, muiden kuin konekäyttöisten vedenpitävien ovien ja sellaisten ovien, mitkä tavallisissa oloissa ovat suljettuina, tulee olla itsestään sulkeutuvaa tyyppiä ja niiden on kyettävä sulkeutumaan sulkemista vastustavan kallistuman ollessa 3,5 astetta. Kaikki sellaiset ovet, lukuun ottamatta niitä, jotka tavallisesti ovat suljettuina, on voitava laukaista tarkkailuasemalta, kaikki samanaikaisesti tai ryhmittäin, ja myös yksitellen jokaisen oven luota. Laukaisulaitteiden tulee olla niin suunniteltuja, että ovi itsestään sulkeutuu tarkkailujärjestelmän joutuessa epäkuntoon. Hyväksytyt konekäyttöiset vedenpitävät ovet voidaan kuitenkin harkinnan mukaan hyväksyä tähän tarkoitukseen. Kiinnityshakoja, joita ei voida laukaista tarkkailuasemalta, ei sallita. Milloin on sallittu käyttää molempiin suuntiin aukeavia ovia, tulee niissä olla salpalaite, joka on automaattisesti kytketty ovien laukaisujärjestelmän toimintaan.

Liite III

MUUTOKSET TURVALLISUUSSOPIMUKSEN, 1960 II luvun osa E:n 63 sääntöön.

63 sääntö

Palomiehen varusteet

Palomiehen varusteisiin tulee kuulua

a) Henkilökohtaiset varusteet, jotka käsittävät:

1. suojaavan vaatetuksen aineesta, joka suojaa ihoa tulesta säteilevältä kuumuudelta, tulen aiheuttamilta palohaavoilta ja höyryn aikaan saamilta palovammoilta; puvun ulkopinnan tulee olla vettä hylkivä;

2. jalkineet ja käsineet kumista tai muusta sähköä johtamattomasta aineesta;

3. kovan kypärän, joka tarjoaa tehokkaan suojan iskuja vastaan;

4. hyväksyttyä tyyppiä olevan varmuussähkölampun (käsilyhdyn), jonka valaisuaika on vähintään kolme tuntia;

5. kirveen, joka on hallinnon hyväksymä.

b) Hyväksyttyä tyyppiä oleva hengityslaite, joko:

1. savukypärä tai savunaamari, johon kuuluu sopiva ilmapumppu ja ilmaletku, joka on riittävän pitkä ulottuakseen avoimelta kannelta luukun tai oviaukon kautta lastiruumien tai koneistotilojen mihin kohtaan tahansa; milloin tämän kohdan määräysten täyttämiseksi tarvitaan ilmaletku, jonka pituus ylittää 36 metriä (120 jalkaa), voidaan sen sijasta tai sen lisäksi hallinnon antamien määräysten mukaan käyttää erillistä hengityslaitetta; tai

2. erillinen hengityslaite, jonka on kyettävä toimimaan hallinnon määrittelemän jakson pituisen ajan.

Jokaiseen hengityslaitteeseen tulenkestävä, tarpeeksi pitkä ja luja turvaköysi, joka on voitava kiinnittää säppihaalla laitteen kantohihnoihin tai erilliseen vyöhön laitteen irtaantumisen estämiseksi turvaköyttä käytettäessä.

Liite IV

MUUTOKSET TURVALLISUUSSOPIMUKSEN, 1960, II luvun osa D:n 50 ja 54 sääntöihin sekä osa E:n 65 sääntöön.

50 sääntö

Elokuvafilmit

Menetelmät I, II ja III

Filmejä, joiden perusaineena on selluloosanitraatti, ei saa käyttää aluksen elokuvalaitteissa.

54 sääntö i)

Filmejä, joiden perusaineena on selluloosanitraatti, ei saa käyttää aluksen elokuvalaitteissa.

65 sääntö j)

Palomiehen varusteet

Lastialuksessa, sekä vanhassa että uudessa, tulee olla vähintään yhdet tämän luvun 63 säännön vaatimusten mukaiset palomiehen varusteet.

Liite V

OTTEITA TURVALLISUUSSOPIMUKSEN, 1948 II luvun säännöistä, joihin viitataan liitteessä I.

(Turvallisuussopimus 1948 on julkaistu täydellisenä SopS 24/1953)

II LUKU.
RAKENNE.

— — —

Osa C.

Sähkölaitteet.

— — —

22 sääntö.

Hätävoimalähde.

a) Laipiokannen yläpuolella tulee olla itsenäinen sähkövoiman lähde hätätilanteen varalle. Sen on sijaittava koneistokapin ulkopuolella. Saatavissa olevan tehon on oltava riittävä kaikkiin niihin tarkoituksiin, joita hallinto pitää matkustajain ja laivaväen turvallisuudelle hätätilanteessa välttämättöminä, ottaen tällöin asianmukaisesti huomioon sellaiset tehtävät, mitkä ehkä on suoritettava samanaikaisesti. Erityistä huomiota on kiinnitettävä hätävalaistukseen jokaisen veneaseman kohdalla sekä kannella että aluksen sivuilla, kaikissa käytävissä, portaissa ja ulospääsyteissä, koneistotiloissa ja 26 säännössä määritellyillä säätöasemilla, samoin kuin aluksen säädettyihin merkkivaloihin, mikäli niissä käytetään vain sähköä. Voiman on oltava riittävä 36 tuntia kestävää käyttöä varten, kuitenkin niin, että hallinto voi sellaisiin aluksiin nähden, joita säännöllisesti käytetään lyhyen ajan kestäviin matkoihin, hyväksyä pienemmät voimavarat, jos se katsoo täten saavutettavan yhtä suuren varmuuden. Hätävoimalähde voi olla:

1. akkumulaattoriparisto, joka ilman uudelleen latausta tai jännitteen liian suurta alenemista kykenee tyydyttämään virran tarpeen hätätilanteessa; tai

2. generaattori, jota käyttää sopiva puristussytytyksellä toimiva moottori, jolla on itsenäinen polttoainevarastonsa ja hallinnon hyväksymä käynnistyslaite; käytettävän polttoaineen syttymispisteen on oltava vähintään 43.3° C (110° F).

b) Järjestelyn on oltava sellainen, että hätävoimalaite toimii tehokkaasti aluksen kallistuessa 22.5 astetta tai viipatessa tasaköliasennosta 10 astetta.

c) 1. Milloin hätävoima saadaan akkumulaattoriparistosta, on järjestelyn oltava sellainen, että hätävalaistus automaattisesti alkaa toimia silloin, kun voimaa ei saada valaistuksen päävoimalähteestä.

2. Milloin hätävoimalähteenä on generaattori, on järjestettävä tilapäinen hätävoiman saanti akkumulaattoriparistosta, jonka kapasiteetti riittää

a. antamaan puoli tuntia kestävän jatkuvan hätävalaistuksen; ja
b. sulkemaan vedenpitävät ovet (jos ne ovat sähkövoimalla toimivia), ei kuitenkaan kaikkia niitä ehdottomasti samanaikaisesti.

Järjestelyn on oltava sellainen, että tilapäinen hätävoimalähde alkaa toimia automaattisesti siinä tapauksessa, että voimaa ei saada päävoimalähteestä.

3. On järjesteltävä automaattisten laitteiden määräaikainen koetus.

— — —

Osa D.

Palosuojelu asuin- ja työsuojissa.

— — —

26 sääntö.

Määritelmät.

Jäljempänä mainitut sanonnat on, niiden esiintyessä tämän luvun tässä osassa, tulkittava seuraavien määritelmien mukaisesti:

— — —

c) A-luokan eli „tulenkestävän osaston" muodostavat laipiot ja kannet, jotka täyttävät seuraavat vaatimukset:

— — —

4. Niillä tulee, ottaen huomioon viereisten tilojen laatu, olla hallinnon määräämä eristyskyky. Milloin tällaisten laipioiden ja kansien on oltava tulenkestävinä laipioina ja kansina sellaisten tilojen välillä, joissa jommassakummassa on laipioon tai kanteen liittyvänä puuta, puupäällystettä tai muuta palavaa ainetta, on näiden yleensä oltava niin eristettyjä, että jos niiden toinen puoli saatetaan tunnin kestävän normaalin tulenkestävyyskokeen alaiseksi, keskilämpö toisella puolella kokeen aikana ei minään hetkenä kohoa enempää kuin 139° C (250° F) alkulämpöä suuremmaksi eikä lämpö missään kohdassa kohoa enempää kuin 180° C (325° F) alkulämpöä suuremmaksi. Eristys saa olla vähäisempi tai saa se puuttua kokonaan sellaisissa kohdissa, missä hallinto katsoo palonvaaran olevan vähäisen.

— — —

27 sääntö.

Rakenne (Menetelmät I, II ja III).

Runko, ylärakenteet, rakenteelliset laipiot, kannet ja kansirakennukset on tehtävä teräksestä, paitsi milloin hallinto erityisissä tapauksissa sallii muun sopivan aineen käytön.

28 sääntö.

Pystysuorat pääosastot (Menetelmät I, II ja III).

a) Runko, ylärakenteet ja kansirakennukset on jaettava A-luokan laipioilla pystysuoriin pääosastoihin, joiden keskipituus laipiokannen yläpuolella ei yleensä saa olla enemmän kuin 40 metriä (131 jalkaa). Missä askelmat ovat välttämättömiä, on niiden oltava A-luokkaa.

b) Näiden laipioiden on laipiokannen yläpuolella olevilta osiltaan, siinä määrin kuin se käytännöllisesti on mahdollista, oltava välittömästi laipiokannen alapuolella olevien vedenpitävien osastoimislaipioiden suoranaisena jatkona.

c) Tällaisten laipioiden tulee ulottua kannesta kanteen ja aluksen ulkolaidoitukseen tai muihin pääosastojen rajoihin.

d) Erityisiä tarkoituksia varten suunniteltuissa aluksissa, kuten auto- tai junalautoissa, joissa mainitunlaisten laipioiden asentaminen tekisi aluksen käytön sen aiottuun tarkoitukseen mahdottomaksi, on näiden laipioiden sijasta käytettävä samanarvoisia ja hallinnon erityisesti hyväksymiä laitteita tulipalon hallitsemiseksi ja rajoittamiseksi.

29 sääntö.

Aukot pystysuorien pääosastojen laipioissa (Menetelmät I, II ja III).

a) Milloin sähköjohtimia, putkia, kuiluja y. m. tai vyötteitä, palkkeja tai muita rungon rakenteellisia osia johdetaan pystysuorien pääosastojen laipioiden läpi, on laipioiden tulenkestävyyden väheneminen tarpeellisin toimenpitein estettävä.

b) Pystysuoria pääosastoja rajoittavien laipioiden läpi johtaviin kuiluihin on asennettava sulkupelti. Se on varustettava sopivilla paikallisilla säätölaitteilla, joita voidaan käsitellä laipion kummaltakin puolelta. Säätöpaikkojen on oltava helposti luoksepäästäviä ja punaisella merkittyjä. On asennettava osoittimia, jotka näyttävät, ovatko sulkupellit auki vai suljettuina.

c) Kaikki aukot on varustettava kiinteästi asennetuilla sulkemislaitteilla, joiden on oltava vähintään yhtä tulenkestäviä kuin ne laipiot, joihin ne on asennettu.

d) Pystysuorien pääosastojen laipioissa olevien ovien ja niiden kehysten samoin kuin suljettujen ovien vahvistukseen käytettyjen laitteiden on oltava vähintään yhtä tulenkestäviä kuin ne laipiot, joihin ovet on asennettu; niiden on kyettävä estämään savun ja liekkien läpipääsy. Vedenpitävien ovien ei tarvitse olla eristettyjä.

e) Yhden henkilön on yksin kyettävä laipion kummaltakin puolelta avaamaan jokainen ovi. Palo-ovien, lukuunottamatta vedenpitäviä ovia, on oltava tyypiltään itsesulkeutuvia ja varustettuja yksinkertaisilla ja helposti käsiteltävillä laitteilla oven irroittamiseksi avoasennostaan. Näiden ovien on oltava hallinnon hyväksymää tyyppiä ja rakennetta.

30 sääntö.

Laipiot pystysuorien pääosastojen sisällä (Ei vaadita menetelmässä II).

a) *Menetelmä I.*

1. Asuntotiloissa on kaikkien osastoimislaipioiden, joiden ei tarvitse olla A-luokkaa, oltava B-luokkaa ja niin yhteenliitettyjä, että turvallisuus koko rakennelman osalta on taattu. Hallinto voi vaatia, että rakennelman kokoonpano on koetettava. Aluksissa, joiden sallittu matkustajamäärä on suurempi kuin 100, on B-luokan laipioiden oltava palamatonta ainetta, joka kuitenkin saa olla päällystetty palavalla aineella 39 säännön mukaisesti.

2. Kaikkien käytävälaipioiden tulee ulottua kannesta kanteen. Käytävälaipioissa ovat ilmanvaihtoaukot sallittuja, mutta niiden on mieluimmin oltava laipioiden alaosassa. Kaikkien muiden osastoimislaipioiden tulee pystysuunnassa ulottua kannesta kanteen sekä poikittaissuunnassa ulkolaidoitukseen tai muihin palo-osastoimisrajoihin asti, paitsi milloin katto- tai seinäpäällyste on palamatonta ainetta, jossa tapauksessa laipiot saavat päättyä tähän päällysteeseen.

b) *Menetelmä III.*

1. Asuntotiloissa on osastoimislaipioiden, joiden ei tarvitse olla A-luokkaa, oltava B-luokkaa ja ne on rakennettava niin, että ne muodostavat yhtäjaksoisen paloa hidastavien laipioiden verkoston, jonka puitteissa minkään osaston pinta-ala ei yleensä saa olla 120 neliömetriä (1 300 neliöjalkaa) suurempi eikä missään tapauksessa 150 neliömetriä (1 600 neliöjalkaa) suurempi.

2. Kaikki kokoontumistilat, joissa ei ole sisäpuolista palo-osastointia, on ympäröitävä B-luokan laipioilla. Missä osastoimislaipiot ja -kannet ovat aluksen ulko-osia tai milloin tulipalon vaara ei uhkaa viereisestä osastosta, saa eristys A- ja B-luokan laipioista puuttua, lukuun ottamatta laipioita, jotka rajoittavat pystysuoria pääosastoja, tarkkailuasemia, porraskäytäviä tai käytäviä.

3. Kaikkien käytävälaipioiden tulee olla B-luokkaa ja ulottua kannesta kanteen. Missä päällystettä ei ole tai missä päällyste on palamatonta ainetta, voidaan palamatonta ainetta olevilla ristikoilla varustettujen ilmanvaihtoaukkojen käyttö sallia. Kaikkien muiden osastoimislaipioiden tulee myös ulottua keskeytymättömänä kannesta kanteen.

4. B-luokan laipioiden on oltava tyypiltään joko sellaisia, missä laipion sisin osa on tulenkestävää ainetta, tai yhteenliittämällä tehtyjä laipioita, missä on sisäpuolisia kerroksia asbestilevyistä tai muusta yhtä tulenkestävästä aineesta. Puoli tuntia kestävän tulenkestävyyskokeen päättyessä laipioiden lämpötila ei saa nousta 26 sääntöön sisältyvässä B-luokan palo-osastoimista koskevassa määritelmässä mainittua lämmön nousun rajoitusta suuremmaksi.

31 sääntö.

Asuntotilojen erottaminen koneisto-, lasti- ja työskentelytiloista (Menetelmät I, II ja III).

Laipioiden ja kansien, jotka erottavat asuntotilat koneisto-, lasti- ja työskentelytiloista, on rakenteeltaan täytettävä A-luokan laipiolle asetetut vaatimukset, ja näillä laipioilla ja kansilla tulee, ottaen huomioon viereisten tilojen luonne, olla hallinnon hyväksymä eristyskyky.

— — —

33 sääntö.

Porraskäytävien suojaaminen.

a) *Menetelmät I ja III.*

1. Kaikki porraskäytävät on rakennettava teräskehyksellä ja ympäröitävä A-luokan laipioilla sekä varustettava varmoilla sulkemislaitteilla kaikkien aukkojen kohdalla alimmalta asuntokannelta vähintään sellaiseen korkeustasoon asti, mistä on välitön pääsy avoimelle kannelle, kuitenkin seuraavin poikkeuksin:

a. Porraskäytävän, joka on tarkoitettu vain kahta kantta varten, ei tarvitse olla laipioilla ympäröity ehdolla, että ylemmän kannen turvallisuus varmistetaan jommallekummalle kannelle asennettujen laipioiden tai ovien avulla.

b. Kokoontumistiloihin saadaan asentaa avonaisia porraskäytäviä ehdolla, että ne ovat kokonaan sellaisen tilan sisäpuolella.

2. Laipioitujen porraskäytävien on oltava välittömässä yhteydessä käytäviin ja niin avarat, että niissä ei synny tungosta, ottaen huomioon niitä hätätilassa todennäköisesti käyttävien henkilöiden lukumäärän, sekä sisällettävä mahdollisimman vähän asunto- ja muita suljettuja tiloja, joissa tulipalo voi syttyä.

3. Porraskäytäviä ympäröivillä laipioilla tulee, ottaen huomioon viereisten tilojen luonne, olla hallinnon hyväksymä eristyskyky. Porraskäytäviä ympäröivissä laipioissa olevien aukkojen sulkemislaitteiden on oltava vähintään yhtä tulenkestäviä kuin ne laipiot, mihin laitteet on asennettu. Ovien, vedenpitäviä ovia lukuun ottamatta, on oltava tyypiltään itsesulkeutuvia niin kuin pystysuorien pääosastojen laipioihin nähden on määrätty.

b) *Menetelmä II.*

1. Pääporraskäytävät on rakennettava teräskehyksellä ja ympäröitävä A-luokan laipioilla sekä varustettava varmoilla sulkemislaitteilla kaikkien aukkojen kohdalla alimmalta asuntokannelta vähintään sellaiseen korkeustasoon asti, mistä on välitön pääsy avoimelle kannelle, kuitenkin seuraavin poikkeuksin:

a. Porraskäytävän, joka on tarkoitettu vain kahta kantta varten, ei tarvitse olla laipioilla ympäröity ehdolla, että ylemmän kannen turvallisuus varmistetaan jommallekummalle kannelle asennettujen laipioiden tai ovien avulla.

b. Kokoontumistiloihin saadaan asentaa avonaisia porraskäytäviä ehdolla, että ne ovat kokonaan sellaisen tilan sisäpuolella.

2. Laipioitujen porraskäytävien on oltava välittömässä yhteydessä käytäviin ja niin avarat, että niissä ei synny tungosta, ottaen huomioon niitä hätätilassa todennäköisesti käyttävien henkilöiden lukumäärän, sekä sisällettävä mahdollisimman vähän asunto- ja muita suljettuja tiloja, joissa tulipalo voi syttyä.

3. Porraskäytäviä ympäröivillä laipioilla tulee, ottaen huomioon viereisten tilojen luonne, olla hallinnon hyväksymä eristyskyky. Porraskäytäviä ympäröivissä laipioissa olevien aukkojen sulkemislaitteiden on oltava vähintään yhtä tulenkestäviä kuin ne laipiot, mihin laitteet on asennettu. Ovien, vedenpitäviä ovia lukuunottamatta, on oltava tyypiltään itsesulkeutuvia niin kuin pystysuorien pääosastojen laipioihin nähden on määrätty.

4. Varaporraskäytävät on rakennettava teräskehyksellä, mutta niitä ei tarvitse ympäröidä laipioilla ehdolla, että kysymyksessä olevan kannen turvallisuus varmistetaan varaporraskäytävään asennettujen „sprinklerien" avulla.

34 sääntö.

Henkilö- ja tavarahissien suojaaminen, pystysuorat valo- ja ilmakuilut y. m. (Menetelmät I, II ja III).

a) Henkilö- ja tavarahissien kuilujen sekä matkustajatilojen pystysuorien valo- ja ilmakuilujen y. m. on rakenteeltaan oltava A-luokkaa. Ovien tulee olla teräksestä tai muusta palamattomasta aineesta ja on niiden, suljettuina ollessaan, oltava vähintään yhtä tulenkestäviä kuin ne kuilut, mihin ne on asennettu.

b) Hissikuilut on niin laitettava, että ne estävät savun ja liekkien pääsemästä toiselta välikannelta toiselle, sekä varustettava sulkemislaitteilla, joilla vetoa ja savun tuloa voidaan hallita. Laipioitujen porraskäytävien sisällä olevien hissikuilujen eristäminen ei ole pakollista.

c) Milloin valo- tai ilmakuilu on yhteydessä useamman kuin yhden välikannen tilojen kanssa ja hallinto katsoo savun ja liekkien voivan päästä toiselta välikannelta toiselle, on savupeltejä asennettava sopiviin paikkoihin niin, että jokainen tila voidaan tulipalon sattuessa eristää.

d) Kaikkien muiden kuilujen (esim. sähkökaapeleita varten) on oltava rakenteeltaan sellaisia, että tuli ei pääse niiden kautta leviämään toiselta välikannelta tai toisesta osastosta toiseen.

35 sääntö.

Tarkkailuasemien suojaaminen (Menetelmät I, II ja III).

Tarkkailuasemat on erotettava aluksen muista osista A-luokan laipioilla ja kansilla.

36 sääntö.

Varastosuojien y. m. suojaaminen (Menetelmät I, II ja III).

Matkatavarasuojia, postisuojia, varastosuojia, maali- ja lamppukomeroita, keittiöitä ja muita samanlaisia tiloja rajoittavien laipioiden on oltava A-luokkaa. Herkästi syttyvää varastotavaraa sisältävien tilojen tulee sijaita niin, että matkustajia ja laivaväkeä tulipalon syttyessä uhkaava vaara on mahdollisimman pieni.

— — —

39 sääntö.

Rakenteellisia yksityiskohtia (Ei vaadita menetelmässä II).

a) *Menetelmä I.*

Kaikkien seinäpäällysteiden, permantojen, kattopäällysteiden ja eristysten on muualla, paitsi lasti-, posti- ja matkatavarasuojissa sekä työskentelytilojen jäähdytysosastoissa, oltava palamatonta ainetta. Aluksissa, joiden suurin sallittu matkustajamäärä on enintään 100, seinäpäällysteiden, permantojen ja kattopäällysteiden ei tarvitse olla palamatonta ainetta edellyttäen ,että ne täyttävät niiden tilojen laipioille asetetut vaatimukset, missä ne ovat. Palavasta aineesta olevien päällysteiden, reunusten, koristeiden ja vanerausten kokonaistilavuus älköön missään asunto- tai kokoontumistilassa olko suurempi kuin tilan seinien ja katon yhteen lasketun pinta-alan peittävän 2.54 millimetrin ($^1/_{10}$ tuuman) paksuisen vaneeripäällysteen tilavuus. Käytävissä ja laipioiduissa porraskäytävissä älköön käytettäkö palavasta aineesta olevia päällysteitä, reunuksia, koristeita tai vaneerausta.

b) *Menetelmä III.*

Kaikenlaatuisten palavien aineiden, kuten kyllästämättömän puun, vaneerin, kattopäällysteen, verhojen ja mattojen käyttö on rajoitettava siinä määrin kuin se on kohtuullista ja mahdollista. Suurissa kokoontumistiloissa tulee seinä- ja kattopäällysteiden alustan ja kiinnikkeiden olla teräksestä tai muusta vastaavasta aineesta.

40 sääntö.

Erinäisiä yksityiskohtia (Menetelmät I, II ja III).

a) 1. Kattopäällysteen, paneelin tai muun seinäpäällysteen takana olevat ilmatilat on sopivalla tavalla jaettava aluksen pituussuunnassa enintään 13.72 metrin (45 jalan) päässä toisistaan olevilla tiiviillä vedon estävillä suluilla.

2. Pystysuunnassa on tällaisten ilmatilojen, niihin luettuina porraskäytäviä, kuiluja y. m. verhoavien päällysteiden takana olevat tilat, oltava suljetut jokaisen kannen kohdalla.

b) Kattojen ja seinien rakenteen on, palosuojelun tehokkuuden sen johdosta vähentymättä, oltava sellainen, että näkymättömistä ja luoksepääsemättömistä paikoista peräisin olevan savun havaitseminen on palovartiolle mahdollista.

f) Mikäli sähkölämpölaitteita käytetään, on ne kiinteästi asennettava paikoilleen ja niin rakennettava, että palonvaara vähentyy mahdollisimman pieneksi. Suojattomilla hehkuelementeillä varustettujen sähkölämpölaitteiden käyttö on kielletty.

Sovelletaan vain menetelmässä III:

g) Asuntotiloissa on kaikkien suojattomien pintojen ja niiden pintakäsittelyn oltava sellaisia, että ne hallintoa tyydyttävällä tavalla kykenevät rajoittamaan tulen leviämistä.

42 sääntö.

Itsetoimivat „sprinkler"- sekä tulipalon hälytys- ja havaitsemisjärjestelmät (Menetelmä II).

Aluksiin, joihin menetelmää II sovelletaan, on asennettava sellainen hallinnon hyväksymää tyyppiä oleva ja 48 säännön vaatimukset täyttävä itsetoimiva „sprinkler"- ja tulipalon hälytysjärjestelmä, että se suojaa jokaista matkustajain tai laivaväen käyttöön tai palveluun tarkoitettua suljettua tilaa, lukuunottamatta kuitenkaan tiloja, joiden kohdalta oleellista tulipalon vaaraa ei ole.

43 sääntö.

Itsetoimivat tulipalon hälytys- ja havaitsemisjärjestelmät (Menetelmä III).

Aluksiin, joihin menetelmää III sovelletaan, on asennettava sellainen hallinnon hyväksymää tyyppiä oleva tulipalon havaitsemisjärjestelmä, että se paljastaa palon syttymisen jokaisessa matkustajien tai laivaväen käyttöön tai palveluun tarkoitetussa suljetussa tilassa (ottamatta lukuun tiloja, joiden kohdalta oleellista tulipalonvaaraa ei ole) ja yhdessä tai useammassa päällystön ja miehistön helposti havaittavassa kohdassa tai asemapaikassa itsetoimivasti ilmaisee tulipalon tai sen oireet ja niiden paikan.

44 sääntö.

Piirustukset (Menetelmät I, II ja III).

Aluksen vartiopäällystölle ohjeeksi on aluk-seen asetettava pysyvästi nähtäville sellaisia yleispiirustuksia, joista näkyy kullakin kannella olevat tulenkestävien laipioiden ympäröimät eri palo-osastot, paloa hidastavien laipioiden ympäröimät osastot (jos sellaisia on) ja tarpeelliset tiedot tulipalon hälytyslaitteista, palon havaitsemisjärjestelmistä, „sprinkler"-järjestelmästä (jos sellainen on), palonsammutuslaitteista sekä eri osastoihin, kansille y. m. ja niistä johtavista pääsyteistä, niin myös ilmanvaihtojärjestelmästä ja siihen kuuluvien sulkupeltien paikoista ja kunkin osaston ilmanvaihtotuulettimien tunnusnumeroista.

Osa E.

Tulipalon havaitseminen ja sammuttaminen matkustaja-aluksissa ja lastialuksissa.

45 sääntö.

Pumput, vesijohtoputket, palopostit ja letkut.

a) Palopumppujen on voitava toimia itsenäisesti. Sanitectti-, painolasti-, tyhjennys- ja yleispumput voidaan hyväksyä palopumpuiksi. Jokaisessa aluksessa on palonsammutukseen tarkoitettujen pumppujen tehon oltava vähintään kaksi kolmannesta aluksen tyhjennyspumpuilta vaadittavasta tehosta. Jokaisen pumpun on kyettävä aikaansaamaan vähintään kaksi näissä säännöissä mainittua voimakasta suihkua. Suihkun kantovälin jokaisesta suuttimesta lukien on oltava noin 12 metriä (40 jalkaa).

b) Kaikki palopumput on varustettava varoventtiileillä. Nämä venttiilit on sijoitettava ja säädettävä niin, että ne estävät ylipaineen missä pääsammutusverkoston osassa tahansa.

c) Vesijohtoputkien halkaisijan on oltava niin suuri, että riittävä vedensaanti vähintään kahta samanaikaisesti käytössä olevaa paloletkua varten on varma. Halkaisijan suuruus on laskettava palonsammutukseen tarkoitetuille pumpuille määrätyn tehon perusteella.

d) Palopostеja on oltava niin monta siten sijoitettuina, että vähintään kaksi vesisuihkua, joista toinen tulee yksikappaleisesta letkusta, voidaan ulottaa mihin aluksen osaan tahansa.

e) Putket ja palopostit on niin sijoitettava, että paloletkut voidaan niihin helposti kytkeä. Aluksissa, joissa saatetaan kuljettaa kansilastia, on palopostien oltava aina helposti luoksepäästävissä paikoissa ja putket on, siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista, asennettava niin, että kansilasti ei pääse niitä vahingoittamaan.

f) Hanat tai venttiilit on asennettava putkien sellaisiin kohtiin, että mikä paloletku tahansa voidaan irroittaa palopumppujen ollessa käynnissä.

g) Paloletkujen on oltava hallinnon hyväksymää ainetta ja niin pitkiä, että niiden vesisuihku ulottuu jokaiseen paikkaan, missä niiden käyttö voi tulla tarpeelliseksi. Letkuissa tulee olla tarpeelliset varusteet. Suuttimen sisäpuolisen halkaisijan on oltava vähintään 12 millimetriä (½ tuumaa).

h) Letkut, joista näissä säännöissä käytetään nimitystä „paloletkut", on kaikkine tarpeellisine välineineen ja työkaluineen pidettävä käyttövalmiina helposti näkyvissä paikoissa palopostien tai kytkinkohtien lähellä.

— — —

48 sääntö.

Itsetoimivat „sprinkler"-järjestelmät.

a) Itsetoimivat „vesisprinkler"-järjestelmät voidaan hyväksyä tyydyttäväksi palonsammutusjärjestelmäksi. Milloin sellainen järjestelmä on asennettu, on siinä pidettävä tarpeellinen vedenpaine ja varmistettava veden keskeytymätön saanti.

b) Järjestelmä on jaettava niin moneen osaan kuin hallinto määrää. Lisäksi on oltava itsetoimivia hälytyslaitteita, jotka yhdessä tai useammassa sopivassa kohdassa tai asemapaikassa ilmaisevat tulipalon syttymisen tai sen oireet sekä paikan.

c) „Sprinkler"-järjestelmän vedensyöttöpumpun tai -pumppujen kytkennän on oltava sellainen, että järjestelmässä syntyvä paineen aleneminen itsetoimivasti käynnistää pumput.

d) Jokaisen pumpun on kyettävä ylläpitämään riittävä vedentulo sopivalla paineella „sprinkler"-suuttimiin, kun hallinnon vahvistama määrä suuttimia on auki.

e) Meriveden imupumppuja, ilmanpuristuskoneita ja itsetoimivia hälytyslaitteita varten on oltava vähintään kaksi voimalähdettä. Milloin käyttövoimana on sähkö, on virta johdettava hätävoimalähteen kytkintaulusta yksinomaan tähän tarkoitukseen varatun syöttöjohdon kautta. Virtaverkostossa ei saa olla virrankatkaisinta muualla kuin kytkintaulussa. Virrankatkaisin on varustettava selvällä merkinnällä ja on se normaalisti pidettävä suljettuna.

f) „Sprinkler"-suuttimien on alettava toimia hallinnon määräämässä lämpötilassa. Kaikkien itsetoimivien laitteiden määräaikainen koetus on sopivin keinoin aikaansaatava.

— — —

50 sääntö.

Matkustaja-aluksia koskevat vaatimukset.

Kiertovartiointi ja tulipalon havaitseminen.

a) Kaikissa matkustaja-aluksissa on pidettävä tehokasta kiertovartiointia niin, että jokainen tulen irtipääsy voidaan nopeasti havaita. Matkustajien ja laivaväen asuntotiloihin on eri tahoille järjestettävä käsikäyttöisiä hälyttimiä, jotta kiertovartio voi heti antaa hälytyksen komentosillalle tai palontarkkailuasemalle.

b) On järjestettävä hyväksytty palonhälytys- tai palonhavaitsemisjärjestelmä, joka yhdessä tai useammassa päällystön ja miehistön nopeasti havaittavissa olevassa sopivassa kohdassa tai asemapaikassa itsetoimivasti ilmaisee tulipalon tai sen oireet sekä paikan missä aluksen osassa tahansa, mihin hallinto ei katso kiertovartion voivan päästä. Tämän momentin määräykset eivät koske tapauksia, joissa hallintoa tyydyttävällä tavalla näytetään alusta käytettävän niin lyhyillä matkoilla, että näiden määräysten soveltaminen olisi kohtuutonta.

Matkustajain ja laivaväen käytössä olevat tilat.

c) Matkustaja-aluksessa on oltava laitteet, joiden avulla vähintään kaksi voimakasta vesisuihkua voidaan kaikkien vedenpitävien ja kaikkien tulenkestävissä päälaipioissa olevien ovien ollessa suljettuina nopeasti ja samanaikaisesti kohdistaa jokaisen matkustajain tai laivaväen käyttämän kannen tai tilan mihin osaan tahansa. Välilaipioiden ovissa saa olla sopivia sulkulaitteilla varustettuja aukkoja.

d) Matkustaja-aluksessa on oltava sellaiset hyväksytyt siirrettävät palonsammutuslaitteet, mitkä hallinto katsoo laadultaan sopiviksi ja määrältään riittäviksi.

Lastitilat.

e) Matkustaja-aluksessa on oltava laitteet, joiden avulla vähintään kaksi voimakasta vesisuihkua voidaan nopeasti ja samanaikaisesti kohdistaa mihin lastitilaan tahansa.

f) 1. Bruttovetoisuudeltaan 1 000 rekisteritonnin tai sitä suuremmassa matkustaja-aluksessa on oltava laitteet, joiden avulla sellainen määrä paloa tukahduttavaa kaasua, joka riittää antamaan vapaata kaasua tilavuudeltaan vähintään 30 prosenttia aluksen suurimman kaasutiiviisti suljettavan lastitilan kokonaistilavuudesta, voidaan kiinteän putkiston kautta nopeasti johtaa mihin tilaan tahansa, missä lastia voidaan kuljettaa. Hallinto voi sallia höyryn käytön tukahduttavan kaasun asemesta höyryaluksissa ja aluksissa, joiden kuljetusvoimana on polttomoottori, mikäli niissä on laitteet, jotka täyttävät 47 säännön d) momentin vaatimukset.

2. Aluksissa, joita hallintoa tyydyttävällä tavalla näytetään käytettävän niin lyhyen ajan kestävillä matkoilla, että edellä olevan määräyksen soveltaminen olisi kohtuutonta, niin myös matkustaja-aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähemmän kuin 1 000 rekisteritonnia, tulee lastitiloissa olevien palonsammutuslaitteiden täyttää hallinnon asettamat vaatimukset.

Koneisto- ja polttoainetilat.

g) Matkustaja-aluksessa on oltava laitteet, joiden avulla vähintään kaksi voimakasta vesisuihkua voidaan nopeasti ja samanaikaisesti kohdistaa mihin hiilitilan sekä kattila- ja konetilan osaan tahansa.

h) Matkustaja-aluksessa, jossa on öljyllä lämmitettävät höyrykattilat tai kuljetuskoneistona polttomoottori, tulee koneistotilassa olla vähintään kaksi palopostia, joista toinen on vasemmalla ja toinen oikealla puolella, sekä jokaista palopostia varten paloletkut tarpeellisine kytkin- ja suutinosineen ynnä sopivine suutinkärkineen veden suihkuttamiseksi öljyn pinnalle.

i) Kun on kysymys matkustaja-aluksesta, jossa pää- tai apukattilat ovat öljyllä lämmitettävät, on noudatettava tämän säännön g) ja h) momenttien sekä seuraavien kohtien määräyksiä:

1. Jokaisen lämmityspaikan kohdalla on oltava astia, jossa on hallinnon vaatima määrä hiekkaa, soodalla kyllästettyä sahajauhoa tai muuta hyväksyttyä kuivaa ainetta.

2. Jokaisen kattilatilan kunkin lämmityspaikan kohdalla sekä jokaisessa tilassa, missä jokin osa öljylämmityslaitteista sijaitsee, on oltava vähintään kaksi hyväksyttyä siirrettävää tulensammutinta vaahdon tai muun hyväksytyn, palavan öljyn sammuttamiseen sopivan aineen ruiskuttamiseksi.

3. On oltava hyväksyttyjä laitteita, joilla vaahtoa voidaan nopeasti purkaa ja levittää kattilatilaan tai tiloihin sekä jokaiseen tilaan, missä on öljylämmityslaitteita tai öljyn selkeämistankkeja. Saatavissa olevan vaahtomäärän on oltava riittävä peittämään 15 senttimetrin (6 tuuman) paksuisena kerroksena suurin niistä aloista, joille polttoöljyä saattaa vuotovian johdosta levitä. Vaihtoehtoisesti saadaan käyttää paloa tukahduttavaa kaasua tai korkeapaineella toimivia kiinteitä laitteita veden suihkuttamiseksi. Milloin koneja kattilatilat eivät ole täysin toisistaan erotetut ja polttoöljyä voi valua kattilatilasta konetilaan, on kone- ja kattilatiloja pidettävä yhtenä osastona. Laitteita on voitava säätää yhdestä tai useammasta helposti luoksepäästävästä paikasta, mihin pääsy tulipalon syttyessä ei heti esty.

4. Aluksissa, joissa on yksi kattilatila, on oltava yksi vähintään 136 litran (30 gallonan) vetoinen hyväksytty vaahtosammutin ja aluksissa, joissa on useampia kuin yksi kattilatila, kaksi sellaista sammutinta. Nämä sammuttimet on varustettava keloille käärittävillä letkuilla, jotka ulottuvat mihin osaan tahansa kattilatiloissa sekä sellaisissa tiloissa, missä jokin osa öljylämmityslaitteita sijaitsee. Sammutin, joka vetää 45 kilogrammaa (100 naulaa) hiilidioksidia, voidaan vaihtoehtoisesti hyväksyä 136 litran (30 gallonan) vetoisen vaahtosammuttimen tilalle.

j) Matkustaja-aluksessa, jota kuljettaa polttomoottori, on tämän säännön g) ja h) momenteissa määrättyjen laitteiden lisäksi oltava jokaisessa koneistotilassa ainakin yksi hyväksytty vähintään 45 litran (10 gallonan) vetoinen vaahtosammutin ja sitäpaitsi yksi hyväksytty siirrettävä vaahtosammutin pääkoneiden jokaista 1 000 tehokasta hevosvoimaa tai sen osaa kohden; näitä siirrettäviä sammutitimia on kuitenkin oltava vähintään kaksi, mutta niitä ei tarvitse olla useampia kuin kuusi. Sammutin, joka vetää 16 kilogrammaa (35 naulaa) hiilidioksidia, voidaan vaihtoehtoisesti hyväksyä 45 litran (10 gallonan) vetoisen vaahtosammuttimen tilalle.

k) Apukattilalla varustetun matkustaja-aluksen, jota kuljettaa polttomoottori, on täytettävä i) momentin määräykset. Jos apukattila sijaitsee koneistotilassa, on tässä tilassa, edellisessä momentissa määrätyn suuren sammuttimen asemesta oltava hyväksytty vaahtosammutin, jonka tilavuus on vähintään 136 litraa (30 gallonaa) ja joka on varustettu sopivilla letkun kytkimillä tai muilla hyväksytyillä vaahdon levittämislaitteilla. Sammutin, joka vetää 45 kilogrammaa (100 naulaa) hiilidioksidia, voidaan vaihtoehtoisesti hyväksyä 136 litran (30 gallonan) vetoisen vaahtosammuttimen tilalle.

Pumput.

l) Matkustaja-aluksessa, jonka bruttovetoisuus on 4 000 rekisteritonnia tai enemmän, on oltava vähintään kolme höyryllä tai muulla käyttövoimalla toimivaa palopumppua, ja jokaisessa bruttovetoisuudeltaan 4 000 rekisteritonnia pienemmässä matkustaja-aluksessa vähintään kaksi sellaista palopumppua. Jokaisen palopumpun on kyettävä vähintään kahtena samanaikaisena voimakkaana suihkuna antamaan hallinnon riittäväksi katsoma määrä vettä mihin aluksen osaan tahansa.

m) Matkustaja-aluksessa, jonka pituus on 91.5 metriä (300 jalkaa) tai enemmän ja johon on asennettu öljyllä lämmitettäviä höyrykattiloita tai polttomoottoreita, on vedensaanti merestä sekä pumput ja niitä käyttävät voimalähteet järjestettävä niin, että tulipalo missä osastossa tahansa ei saata kaikkia palopumppuja käyttökelvottomiksi. Aluksessa, jonka pituus on vähemmän kuin 91.5 metriä (300 jalkaa) ja jonka jossakin osastossa syttynyt tulipalo voi saattaa kaikki pumput käyttökelvottomiksi, on oltava vaihtoehtoisesti muukin keino palon sammuttamiseen.

Vesijohtoputket ja palopostit.

n) Matkustaja-aluksessa on oltava vesijohtoputket ja palopostit, jotka soveltuvin osin täyttävät 45 säännön määräykset.

Paloletkut.

o) Matkustaja-aluksessa on oltava hallinnon riittäväksi katsoma määrä paloletkuja. Jokaista palopostia varten on oltava vähintään yksi paloletku. Näitä paloletkuja on käytettävä vain palonsammutuksessa tai paloharjoitusten ja katsastusten yhteydessä suoritetuissa palonsammutuslaitteiden koetuksissa.

— — —

Osa F.

Erinäiset määräykset.

(Osaa F sovelletaan vain matkustajaaluksiin.)

54 sääntö.

Ulospääsytiet.

a) Kaikissa matkustajille ja laivaväelle varatuissa tiloissa on oltava niin järjestettyjä porraskäytäviä ja tikaportaita, että niiden kautta voidaan nopeasti päästä kannelle pelastusveneiden luokse. Erityisesti on seuraavia määräyksiä noudatettava:

1. Laipiokannen alapuolelle on järjestettävä riittävät, vedenpitävistä ovista riippumattomat ja helposti luoksepäästävät ulospääsytiet jokaisesta vedenpitävästä osastosta niin, että ne takaavat riittävät mahdollisuudet ulospääsyyn.
2. Laipiokannen yläpuolella on jokaisesta tulenkestävien päälaipioiden ympäröimästä tilasta oltava vähintään kaksi sopivaa ulospääsytietä, joista ainakin yhden tulee olla yhteydessä pystysuuntaisen ulospääsytien muodostavaan porraskäytävään.
3. Porraskäytävien leveyden, lukumäärän ja järjestelyn on täytettävä hallinnon asettamat vaatimukset.

b) Kaikista konetiloista, akselitunneleista, kattilatiloista ja muista laivatyölle varatuista tiloista on johdettava sopivat, vedenpitävistä ovista riippumattomat ulospääsytiet laivaväkeä varten.

— — —

N:o 289.

Asetus

eräiden alusten paloturvallisuudesta.

Annettu Helsingissä 30 päivänä maaliskuuta 1973.

Kauppa- ja teollisuusministerin esittelystä säädetään 9 päivänä kesäkuuta 1939 annetun merilain 8 §:n 2 momentin nojalla, sellaisena kuin se on 26 päivänä toukokuuta 1967 annetussa laissa (237/67):

1 §.

Tätä asetusta sovelletaan suomalaiseen, enemmän kuin 36 matkustajaa kuljettavaan, kansainvälisessä liikenteessä olevaan matkustaja-alukseen ja kotimaan liikenteessä olevaan matkustaja-alukseen, jonka bruttovetoisuus on 500 rekisteritonnia tai suurempi, riippumatta siitä, minkälaiset määräykset ovat olleet voimassa alusta rakennettaessa.

2 §.

Aluksen, jonka köli on laskettu 26 päivänä toukokuuta 1965 tai sen jälkeen, tulee täyttää seuraavat vaatimukset:

1. Palo-ovien päävyöhykkeiden laipioissa tulee olla terästä. Ilmanvaihtokanavat päävyöhykkeiden laipioissa on varustettava sulkupelleillä.

2. Paloputkistossa on aina oltava vettä käytettävissä joko siten, että palopumput ovat aina paineen alaisena tai palopumpuilla on kaukosäätölaitteet helposti luoksepäästävässä paikassa.

3. Aluksissa, joissa ei ole automaattista palonsammutus- tai palohälytys- ja havaitsemislaitosta ja joiden sisustukset eivät ole pääosiltaan rakennetut palamattomista aineista, tulee järjestää 20 minuutin väliajoin toimiva kiertovartiointi silloin, kun aluksessa on matkustajia.

4. Sekä kiertovartiointiin osallistuvien että muun miehistön palonsammutusvalmiuden ylläpitämiseksi aluksessa on järjestettävä paloharjoituksia ja harjoitushälytyksiä.

3 §.

Aluksen, jonka köli on laskettu 19 päivänä marraskuuta 1952 tai sen jälkeen mutta ennen 26 päivää toukokuuta 1965, tulee 2 §:ssä mainittujen vaatimusten lisäksi täyttää seuraavat vaatimukset:

1. Kone- ja kattilahuoneiden valo-arkut on voitava sulkea näiden tilojen ulkopuolelta.

2. Polttoainepumput on kyettävä pysäyttämään asianomaisen tilan ulkopuolelta.

4 §.

Aluksen, jonka köli on laskettu ennen 19 päivää marraskuuta 1952, tulee 3 §:ssä mainittujen vaatimusten lisäksi täyttää seuraavat vaatimukset:

1. Aluksen rakenteellisten osien tulee olla terästä tai muuta vastaavaa ainetta lukuunottamatta kansirakenteita, joissa ei ole asuntotiloja, ja sääkansia.

2. Aluksen tulee olla jaettu palolaipioilla pystysuoriin päävyöhykkeisiin.

3. Aluksen asuntotilojen tulee olla erotetut palolaipioilla koneisto-, lasti- ja työskentelytiloista.

4. Poistumistiet asunto-osastoista avokannelle tulee olla suojatut palolaipioilla.

5 §.

Merenkulkuhallitus antaa tarkemmat määräykset tämän asetuksen soveltamisesta. Samoin voi merenkulkuhallitus antaa täydentäviä mää-

räyksiä, jotta Valtioiden välisen neuvoa-antavan merenkulkujärjestön (IMCO) kolmannessa ylimääräisessä yleiskokouksessa 30 päivänä marraskuuta 1966 hyväksytyn päätöslauselman A 108 (ES. III) sisältö tulee toteutetuksi.

6 §.

Merenkulhallitus valvoo tämän asetuksen noudattamista. Merenkulkuhallitus voi, jos se, ottaen huomioon aluksen rakenteen, käyttötarkoituksen sekä ne olosuhteet, joiden vallitessa matka suoritetaan, katsoo tämän asetuksen määräysten soveltamisen kohtuuttomaksi tai tarpeettomaksi, yksittäistapauksessa hakemuksesta myöntää niistä poikkeuksia ehdolla, ettei helpotus ole ristiriidassa voimassa olevan ihmishengen turvallisuudesta merellä solmitun kansainvälisen yleissopimuksen kanssa.

7 §.

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä toukokuuta 1973.

Helsingissä 30 päivänä maaliskuuta 1973.

Tasavallan Presidentti
URHO KEKKONEN

Kauppa- ja teollisuusministeri *Jan-Magnus Jansson*

REGULATIONS ON FIRE PROTECTION OF CERTAIN SHIPS, ISSUED BY THE BOARD OF NAVIGATION

Given on the 4 th day of April 1973

With reference to article 5 of the decree on fire protection of certain ships (289/73), given on the 30 th day of March 1973, The Board of Navigation has issued regulations as follows.

The purpose of the said decree is to put into force by national legislation the contents of the resolution A 108 (ES. III) of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Finland has ratified the resolution on the 25 th day of November 1971. The text of the resolution has been published by the Board of Navigation as its regulations, which are to be found enclosed.

Because the amendments provided for in annex II, III and IV of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 (published in Legislative Series, Treaties with Foreign Powers 1965 - Fin. 33), apply likewise to ships to be built in the future, they are enclosed also in English.

The regulations shall come into force on the 1 st day of May 1973.

Director General **Helge Jääsalo**

Maritime Counsellor **Oso Siivonen**

KD 1305/73/301

Annex I

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1960, Chapter II, Part G

Special Fire Safety Measures for Passenger Ships

(For the purposes of this Part of the present Regulations, all references to Regulations relate, unless otherwise stated, to Chapter II of Regulations annexed to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948.)

Regulation 71

Application

Notwithstanding the provisions of Article IX f) of the present Convention and in amplification of the provisions of Regulation 1 a) ii) of the present Chapter, any passenger ship carrying more than 36 passengers shall at least comply as follows:

a) A ship, the keel of which was laid before 19 November 1952, shall comply with the provisions of Regulations 72 to 91 inclusive of this Part;

b) A ship, the keel of which was laid on or after 19 November 1952 but before 26 May 1965, shall comply with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1948, relating to the fire safety measures applicable in that Convention to new ships and shall also comply with the provisions of Regulations 74 b) and c), 81, 83 b), 84, 86 b), 87 b) to g), 90 and 91 of this Part;

c) A ship, the keel of which was laid on or after 26 May 1965, shall comply with the provisions of the present Convention relating to the fire safety measures applicable in that Convention to new ships and shall also comply with Regulations 74 b) and c), 86 b), 87 b), c) and d) and 91 of this Part.

Regulation 72

Structure

The structural components shall be of steel or other suitable material in compliance with Regulation 27, except that isolated deckhouses containing no accommodation and decks exposed to the weather may be of wood if structural fire protection measures are taken to the satisfaction of the Administration.

Regulation 73

Main Vertical Zones

The ship shall be subdivided by "A" Class divisions into main vertical zones in compliance with Regulation 28. Such divisions shall have as far as practicable adequate insulating value, taking into account the nature of the adjacent spaces as provided for in Regulation 26 c) iv).

Regulation 74

Openings in Main Vertical Zone Bulkheads

a) The ship shall comply substantially with Regulation 29.

b) Fire doors shall be of steel or equivalent material with or without incombustible insulation.

c) In the case of ventilation trunks and ducts having a cross-sectional area of 31 square inches (or 200 square centimetres) or more which pass through main zone divisions, the following additional provisions shall apply:

i) for trunks and ducts having cross-sectional areas between 31 square inches (or 200 square centimetres) and 116 square inches (or 750 square centimetres) inclusive, fire dampers shall be of a fail-safe automatic closing type, or such trunks and ducts shall be insulated for at least 18 inches (or 457 millimetres) on each side of the division to meet the applicable bulkhead requirements;

ii) for trunks and ducts having a cross-sectional area exceeding 116 square inches (or 750 square centimetres), fire dampers shall be of a fail-safe automatic closing type.

Regulation 75

Separation of Accommodation Spaces from Machinery, Cargo and Service Spaces

The ship shall comply with Regulation 31.

Regulation 76

Application relative to Methods I, II and III

Each accommodation space and service space in a ship shall comply with all the provisions stipulated in one of the paragraphs a), b), c) or d) of this Regulation:

a) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method I, a network of incombustible "B" Class bulkhead shall be provided in substantial compliance with Regulation 30 a) together with maximum use of incombustible materials in compliance with Regulation 39 a).

b) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method II:

i) an automatic sprinkler and fire alarm system shall be provided which shall be in substantial compliance with Regulations 42 and 48, and

ii) the use of combustible materials of all kinds shall be reduced as far as is reasonable and practicable.

c) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method III, a network of fire-retarding bulkheads shall be fitted from deck to deck in substantial compliance with Regulation 30 b), together with an automatic fire detection system in substantial compliance with Regulation 43. The use of combustible and highly inflammable materials shall be restricted as prescribed in Regulation 39 b) and 40 g). Departure from the requirements of Regulations 39 b) and 40 g) may be permitted if a fire patrol is provided at intervals not exceeding 20 minutes.

d) When a ship is being considered for acceptance in the context of Method III:

i) additional "A" Class divisions shall be provided within the accommodation spaces in order to reduce in these spaces the mean length of the main vertical zones to about 65.5 feet (or about 20 metres); and

ii) an automatic fire detection system shall be provided in substantial compliance with Regulation 43; and

iii) all exposed surfaces, and their coatings, of corridor and cabin bulkheads in accommodation spaces shall be of limited flame-spreading power; and

iv) the use of combustible materials shall be restricted as prescribed in Regulation 39 b). Departure from the requirements of Regulation 39 b) may be permitted if a fire patrol is provided at intervals not exceeding 20 minutes; and

v) additional incombustible "B" Class divisions shall be fitted from deck to deck forming network of fire-retarding bulkheads within which the area of any compartment, except public spaces, will in general not exceed 3 200 square feet (or 300 square metres).

Regulation 77

Protection of Vertical Stairways

The stairways shall comply with Regulation 33 except that, in cases of exceptional difficulty, the Administration may permit the use of incombustible "B" Class divisions and doors instead of "A" Class divisions and doors for stairway enclosures. Moreover, the Administration may permit exceptionally the retention of a wooden stairway subject to its being sprinkler protected and satisfactorily enclosed.

Regulation 78

Protection of Lifts (Passenger and Service), Vertical Trunks for Light and Air, etc.

The ship shall comply with Regulation 34.

Regulation 79

Protection of Control Stations

The ship shall comply with Regulation 35, except however that in cases where the disposition or construction of control stations is such as to preclude full compliance, e. g. timber construction of wheelhouse, the Administration may permit the use of free-standing incombustible "B" Class divisions to protect the boundaries of such control stations. In such cases, where spaces immediately below such control stations constitute a significant fire hazard, the deck between shall be fully insulated as an "A" Class division.

Regulation 80

Protection of Store Rooms etc.

The ship shall comply with Regulation 36.

Regulation 81

Windows and Side Scuttles

Skylights of engine and boiler spaces shall be capable of being closed from outside such spaces.

Regulation 82

Ventilation Systems

a) All power ventilation, except cargo and machinery space ventilation, shall be fitted with master controls so located outside the machinery space and in readily accessible positions, that it shall not be necessary to go to more than three stations in order to stop all the ventilation fans to spaces other than machinery and cargo spaces. Machinery space ventilation shall be provided with a master control operable from a position outside the machinery space.

b) Efficient insulation shall be provided for exhaust ducts from galley ranges where the ducts pass through accommodation spaces.

Regulation 83

Miscellaneous Items

a) The ship shall comply with Regulation 40 a), b) and f), except that in Regulation 40 a) i), 65.5 feet (or 20 metres) may be substituted for 45 feet (or 13.73 metres).

b) Fuel pumps shall be fitted with remote controls situated outside the space concerned so that they may be stopped in the event of a fire arising in the space in which they are located.

Regulation 84

Cinematograph Film

Cellulose-nitrate-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 85

Plans

Plans shall be provided in compliance with Regulation 44.

Regulation 86

Pumps, Water Service Pipes, Hydrants and Hoses

a) The provisions of Regulation 45 shall be complied with.

b) Water from the fire main shall, as far as practicable, be immediately available, such as by maintenance of pressure or by remote control of fire pumps, which control shall be easily operable and readily accessible.

Regulation 87

Fire Detection and Extinction Requirements

General.

a) The requirements of Regulation 50 a) to o) inclusive shall be complied with, subject to further provisions of this Regulation.

Patrol, Detection and Communication System.

b) Each member of the patrol mentioned in Regulation 50 a) or, in the case of a ship the keel of which was laid on or after 26 May 1965, in Regulation 64 a) i) of the present Chapter, shall be trained to be familiar with the arrangements of the ship as well as the location and operation of any equipment he may be called upon to use.

c) A special alarm to summon the crew shall be fitted which may be part of the ship's general alarm system.

d) A public address system or other effective means of communication shall also be available throughout the accommodation, public and service spaces.

Machinery and Bunker Spaces.

e) The number, type and distribution of fire extinguishers shall comply with paragraphs g) ii), g) iii) and h) ii) of Regulation 64 of the present Chapter.

International Shore Connection.

f) The provisions of Regulation 64 d) of the present Chapter shall be complied with.

Fireman's Outfits.

g) The provisions of Regulation 64 j) of the present Chapter shall be complied with.

Regulation 88

Ready Availability of Fire-fighting Appliances

The provisions of Regulation 66 of the present Chapter shall be complied with.

Regulation 89

Means of Escape

The provisions of Regulation 54 shall be complied with.

Regulation 90

Emergency Source of Electrical Power

The provisions of Regulation 22 a), b) and c) shall be complied with except that the location of the emergency source of electrical power shall be in accordance with the requirements of Regulation 25 a) of the present Chapter.

Regulation 91

Practice Musters and Drills

At the fire drills mentioned in Regulation 26 of Chapter III of the present Convention, each member of the crew shall be required to demonstrate his familiarity with the arrangements and facilities of the ship, his duties, and any equipment he may be called upon to use. Masters shall be required to familiarize and instruct the crews in this regard.

Annex II

AMENDMENTS TO REGULATIONS 27 and 38 OF INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1960, Chapter II.

Regulation 27 b) vi)

Wiring systems for interior communications essential for safety and for emergency alarm systems shall be arranged to avoid galleys, machinery spaces and other enclosed spaces having a high risk of fire except in so far as it is necessary to provide communication or to give alarm within those spaces.

In the case of ships the construction and small size of which does not permit of compliance with these requirements, measures satisfactory to the Administration shall be taken to ensure efficient protection for these wiring systems where they pass through galleys, machinery spaces and other enclosed spaces having a high risk of fire.

Regulation 38 b)

Where of necessity, a duct passes through a main vertical zone bulkhead, a fail-safe automatic closing fire damper shall be fitted adjacent to the bulkhead. The damper shall also be capable of being manually closed from both sides of the bulkhead. The operating position shall be readily accessible and be marked in red light-reflecting colour. The duct between the bulkhead and the damper shall be of steel or other equivalent material and, if necessary, to an insulating standard such as to comply with paragraph a) of this Regulation. The damper shall be fitted on at least one side of the bulkhead with a visible indicator showing if the damper is in the open position.

Regulation 38 e)

It shall be possible for each door to be opened from either side of the bulkhead by one person only.

Regulation 38 f)

Fire doors in main vertical zone bulkheads and stairway enclosures, other than power operated watertight doors and those which are normally locked, shall be of the self-closing type capable of closing against an inclination of 3½ degrees opposing closure. All such doors, except those that are normally closed, shall be capable of release from a control station, either simultaneously or in groups, and also individually from a position at the door. The release mechanism shall be so designed that the door will automatically close in the event of disruption of the control system; however, approved power operated watertight doors will be considered acceptable for this purpose. Hold-back hooks not subject to control station release, will not be permitted. When double swing doors are permitted, they shall have a latch arrangement which is automatically engaged by the operation of the door release system.

Annex III

AMENDMENT TO REGULATION 63 OF INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1960, Chapter II.

Regulation 63

Fireman's Outfit

A fireman's outfit shall consist of:

a) Personal equipment comprising:

i) Protective clothing of material to protect the skin from the heat radiating from the fire and from burns and scalding by steam. The outer surface shall be water-resistant.

ii) Boots and gloves of rubber or other electrically non-conducting material.

iii) A rigid helmet providing effective protection against impact.

iv) An electric safety lamp (hand lantern) of an approved type with a minimum burning period of three hours.

v) An axe to the satisfaction of the Administration.

b) A breathing apparatus of an approved type which may be either:

i) A smoke helmet or smoke mask which shall be provided with a suitable air pump and a length of air hose sufficient to reach from the open deck, well clear of hatch or doorway, to any part of the holds or machinery spaces. If, in order to comply with this sub-paragraph, an air hose exceeding 120 feet (or 36 metres) in length would be necessary, a self-contained breathing apparatus shall be substituted or provided in addition as determined by the Administration, or

ii) A self-contained breathing apparatus which shall be capable of functioning for a period of time to be determined by the Administration.

For each breathing apparatus a fireproof lifeline of sufficient length and strength shall be provided capable of being attached by means of a snaphook to the harness of the apparatus or to a separate belt in order to prevent the breathing apparatus becoming detached when the lifeline is operated.

Annex IV

AMENDMENTS TO REGULATIONS 50, 54 and 65 OF INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA 1960, Chapter II.

Regulation 50

Cinematograph Film (Methods I, II and III)

Cellulose-nitrate-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 54 i)

Cellulose-nitrate-based film shall not be used in cinematograph installations on board ship.

Regulation 65 j)

Fireman's Outfit

A cargo ship, whether new or existing, shall carry at least one fireman's outfit complying with the requirements of Regulation 63 of this Chapter.

N:o 289

Decree

on Fire Protection of certain Ships.

Given in Helsinki on the 30 th of March 1973.

On presentation of the Minister of Trade and Industry by virtue of the Shipping Act adopted on the 9th of June 1939, section 2 of article 8 as stated in the Law (237/67) adopted on the 26th of May 1967, it is ordered:

1 §.

This decree is applicable to any Finnish passenger ship carrying more than 36 passengers on international voyages and to a passenger ship the gross tonnage of which is not less than 500 register tons on domestic voyages, regardless of the provisions in force when the ship was built.

2 §.

A ship, the keel of which is laid on or after the 26th of May 1965, shall meet the following requirements:

1. The fire doors in the bulkheads of main zones shall be made of steel. The ventilation trunks in the bulkheads of the main zones shall be provided with dampers.

2. There shall always be water available for the fire mains either by keeping the fire pumps ready charged at pressure or by providing the fire pumps with easy accessible remote controls.

3. On ships not provided with any automatic fire extinguishing or fire alarm or detection system, and the furnitures of which are not constructed mainly of incombustible material, there shall be arranged, when passengers are on board the ship a patrol system operating in intervals of 20 minutes.

4. In order to maintain the fire fighting readiness of patrol members and the rest of the crew, there shall on board the ship be arranged fire drills and drill alarms.

3 §.

A ship, the keel of which is laid on or after the 19th of November 1952 but before the 26th of May 1965 shall, in addition to the requirements according to article 2, meet the following requirements:

1. The skylights of the engine- and boiler-rooms shall be capable of being closed from a position outside the space in question.

2. The fuel pumps shall be capable of being switched off from a position outside the space in question.

4 §.

A ship, the keel of which is laid before the 19th of November 1952 shall in addition to the requirements according to article 3 meet the following requirements:

1. The structures of the ship shall be made of steel or equivalent material except for deck houses covering no accommodation spaces and weatherdecks.

2. The ship shall be divided by fire bulkheads into main vertical zones.

3. The accommodation spaces of the ship shall be separated from the machinery-, cargo- and working spaces by fire bulkheads.

4. The exits from the accommodation compartments to the open deck shall be protected by fire bulkheads.

5 §.

The Board of Navigation will give detailed provisions for the purpose of the application of this decree. The Board of Navigation may, likewise, give supplementary provisions such as to fulfil the purpose of the Resolution A 108 (ES. III) approved at the third extraordinary plenary session of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) on the 30th of November 1966.

6 §.

The Board of Navigation shall carry out the supervision of the application of this decree. The Board of Navigation may, when satisfied that the application of the provisions of this decree are unreasonable and unnecessary, taking into account the construction and the use of the ship and the nature of the voyage, in individual cases on application grant exemptions from them on condition that such relaxation does not conflict with the international convention on safety of human life at sea concluded and at present in force.

7 §.

This decree shall come into force on the 1st of May 1973.

Helsinki, this 30th day of March.

THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC

Minister of Commerce and Industry

Valtion painatuskeskus, Helsinki 1973

Arvi A. Karisto Osakeyhtiön kirjapaino
Hämeenlinna 1973

SJÖFARTSSTYRELSENS

INFORMATIONSBLAD

16. 4. 1973 Helsingfors Nr 10/73

BRANDSÄKERHET PÅ VISSA FARTYG

Sjöfartsstyrelsens beslut 3.4.1973

Sjöfartsstyrelsen har med stöd av 5 § förordningen om brandsäkerheten på vissa fartyg den 30 mars 1973 (289/73) utfärdat följande bestämmelser.

Avsikten med denna förordning är att inom ramen för den nationella lagstiftningen bringa i kraft innehållet i Internationella rådgivande sjöfartsorganisationens (IMCO) resolution A 108 (ES. III). Finland har ratificerat resolutionen den 25 november 1971.

Som sina bestämmelser utgiver sjöfartsstyrelsen resolutionens text som bifogade bilagor.

Emedan de i bilagorna II, III och IV framställda ändringarna av den Internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss, 1960 (ugiven i Fördr. Ser. 33/65) även gäller de fartyg som kommer att byggas i framtiden, bifogas de även på engelska.

Bestämmelserna träder i kraft den 1 maj 1973.

Generaldirektör Helge Jääsalo

Chef för sjöfartsavdelningen
sjöfartsråd Oso Siivonen

KD 1305/73/301

Bilagor:

I. Säkerhetskonventionen 1960, kapitel II. Del G.

II. Ändring av regel 27 och 38 i kapitel II av säkerhetskonventionen 1960.

III. Ändring av regel 63 i kapitel II av säkerhetskonventionen 1960.

IV. Ändring av reglerna 50, 54 och 65 i kapitel II av säkerhetskonventionen 1960.

V. Utdrag ur reglerna i kapitel II av säkerhetskonventionen 1948, till vilka hänvisas i bilaga I.

Bilaga I

SÄKERHETSKONVENTIONEN 1960, kapitel II. Del G

Särskilda brandsäkerhetsåtgärder på passagerarfartyg

(I denna del av de nuvarande bestämmelserna är alla hänvisningar gjorda till kapitel II av de regler som bifogats Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948, om annat icke nämnes.)

Regel 71

Tillämpning

Oaktat bestämmelserna i artikel IX f) i denna konvention, och som en utvidgning av bestämmelserna i punkt 2 av moment a) i regel 1 av detta kapitel, skall alla passagerarfartyg som medför flera än 36 passagerare, uppfylla minst följande bestämmelser:

a) fartyg, vars köl sträckts före den 19 november 1952, skall uppfylla bestämmelserna i reglerna 72—91 i denna del;

b) fartyg, vars köl sträckts den 19 november 1952 eller därefter, men före den 26 maj 1965, skall uppfylla de bestämmelser i Internationella konventionen för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss, 1948, som angår säkerhetsåtgärder mot brand, vilka skall tillämpas på nya fartyg, så ock stadgandena i reglerna 74 b) och c), 81, 83 b), 84, 86 b), 87 b—g), 90 och 91 av denna del;

c) fartyg, vars köl sträckts den 26 maj 1965 eller därefter, skall uppfylla bestämmelserna i den gällande konventionen angående säkerhetsåtgärder mot brand på nya fartyg, och skall dessutom uppfylla regel 74 b) och c), 86 b), 87 b), c) och d) samt 91 i denna del.

Regel 72

Konstruktion

Konstruktionsdelar skall vara byggda av stål eller annat lämpligt material i överensstämmelse med regel 27. Dock kan frittstående däckshus, som icke innehåller bostäder och fritt liggande däck, vara av trä, förutsatt att konstruktionsmässiga säkerhetsåtgärder mot brand utförts till administrationens tillfredsställelse.

Regel 73

Vertikala huvudzoner

Fartyg skall med skott av klass A uppdelas i vertikala huvudzoner i överensstämmelse med regel 28. Sådana skott skall så långt som möjligt ha en tillräckligt isolerande verkan, med beaktande av de angränsande utrymmenas natur, så som i punkt 4 av moment c) i regel 26 förutsättes.

Regel 74

Öppningar i skott i vertikala huvudzoner

a) Fartyg skall i det väsentliga uppfylla bestämmelserna i regel 29.

b) Branddörrar skall vara av stål eller likvärdigt material, med eller utan isolering av icke brännbart material.

c) Har ventilationsschakt och kanaler, vilka förts genom skott eller däck vilka avgränsar vertikala huvudzoner, en tvärsnittsareal på 200 cm² (31 kvadrattum) eller mera, skall följande tilläggsbestämmelser följas:

1. i schakt och kanaler med en tvärsnittsareal mellan 200 och högst 750 kvadratcentimeter (31 och 116 kvadrattum), skall brandspjällen vara av en säker, självslutande typ eller sådana schakt och kanaler isoleras på ett avstånd av minst 457 millimeter (18 tum) på var sin sida av skott eller däck för att uppfylla de krav som ställes på skottet;

2. i schakt och kanaler med en tvärsnittsareal som överstiger 750 kvadratcentimeter (116 kvadrattum), skall brandspjällen vara av en säker, självslutande typ.

Regel 75

Åtskiljande av bostadsutrymmen från maskin-, last- och arbetsrum

Fartyg skall uppfylla bestämmelserna i regel 31.

Regel 76

Tillämpning i anslutning till metoder I, II och III

Varje bostadsutrymme och arbetsrum på fartyg skall uppfylla alla de bestämmelser som anförts i någon av momenten a), b), c) eller d) i denna regel:

a) när fartyg anses kunna godkännas enligt metod I, skall där anordnas ett system av obrännbara skott av klass B, som i det väsentliga skall uppfylla fordringarna i regel 30 moment a), varvid så mycket obrännbart material som möjligt skall användas i överensstämmelse med regel 39 moment a).

b) När fartyg anses kunna godkännas enligt metod II:

1. skall ett automatiskt sprinkler- och brandalarmsystem installeras som i det väsentliga skall uppfylla fordringarna i regel 42 och regel 48, samt

2. användningen av alla slag av brännbart material bör inskränkas så mycket som är skäligt och praktiskt möjligt.

c) När fartyg anses kunna godkännas i anslutning till metod III, skall där finnas ett system av brandhämmande skott från däck till däck som i det väsentliga skall uppfylla fordringarna i regel 30 moment b) tillsammans med automatiskt system för upptäckande av brand, som i det väsentliga skall uppfylla fordringarna i regel 43. Användningen av brännbart och mycket eldfarligt material skall begränsas såsom i regel 39 moment b) och regel 40 moment g) föreskrives. Avvikelse från fordringarna i regel 39 moment b) och regel 40 moment g) kan tillåtas om brandpatrullering anordnas minst var 20 minut.

d) När fartyg anses kunna godkännas enligt metod III:

1. skall i bostadsutrymmena dessutom finnas så placerade skott av klass A, att medelavstånd mellan vertikala huvudskott i dessa utrymmen reduceras till omkring 20 meter (ca. 65,5 fot); och

2. ett automatiskt system för upptäckande av brand som i det väsentliga uppfyller fordringarna i regel 43; och

3. alla yttre ytor och deras beläggning skall i korridor och hyttskott i bostadsutrymmena vara av material som begränsar flammspridning; och

4. användningen av brännbart material skall inskränkas så som i regel 39 moment b) föreskrives. Avvikelse från fordringarna i regel 39 moment b) kan tillåtas om brandpatrullering anordnas minst var 20 minut; och

5. ytterligare obrännbara skott av klass B skall anordnas, vilka skall skapa ett system av brandhämmande skott från däck till däck, innanför vilket arealen av ingen avdelning, frånsett samlingsrum, som regel får överstiga 300 kvadratmeter (3 200 kvadratfot).

Regel 77

Skyddande av vertikala trappuppgångar

Trappuppgångarna skall uppfylla bestämmelserna i regel 33, med undantag av att administrationen i särskilt komplicerade fall kan tillåta användning av obrännbara skott av klass B och dörrar i stället för skott och dörrar av klass A i trappor som omges av skott. Vidare kan administrationen i undantagsfall tillåta, att en trätrappa bibehålles, förutsatt att den skyddas med sprinkler och inneslutes tillfredsställande.

Regel 78

Skydd för person- och varuhissar, vertikala schakt för luft, ljus, osv.

Bestämmelserna i regel 34 bör uppfyllas.

Regel 79

Skydd för kontrollstationer

Fartyget skall uppfylla bestämmelserna i regel 35, med undantag av att i fall då kontrollstationerna arrangerats eller konstruerats så, att hinder ställes för fullständigt uppfyllande av bestämmelserna, t. ex. i fråga om styrhytt av träkonstruktion, kan administrationen tillåta användning av särskilda obrännbara skott av klass B såsom skyddande skott kring sådana kontrollstationer. I fall, då rummet direkt under sådana kontrollstationer representerar en betydande brandfara, skall det mellan liggande däcket isoleras fullständigt så som en avdelning av klass A.

Regel 80

Skydd för förrådsrum m.m.

Fartyget skall uppfylla bestämmelserna i regel 36.

Regel 81

Fönster och ljusventiler

Skylight till maskin- och pannrum skall kunna stängas från utsidan av dessa rum.

Regel 82

Ventilationssystem

a) All mekanisk ventilation med undantag av ventilation i last- och maskineriutrymmen skall förses med huvudavbrytare, placerade så utanför maskineriutrymmen och på lätt tillgängliga platser, att det icke är nödvändigt att gå till flera än tre ställen för att stanna alla ventilationsfläktar till rum som inte är maskin- eller lastrum. Ventilationen till maskineriutrymmet skall utrustas med en huvudbrytare, som skall kunna betjänas från en plats utanför detta utrymme.

b) Är avloppskanaler från köksspisar dragna genom bostadsutrymmen, skall de isoleras effektivt.

Regel 83

Särskilda stadganden

a) Fartyget skall uppfylla bestämmelserna i regel 40, momenten a), b) och f), dock så, att i stället för i punkt 1 av moment a) i regel 40 angivna 13.73 meter (45 fot) kan användas måttet 20 meter (65.5 fot).

b) Brännoljepumpar skall förses med fjärrkontrollanordningar utanför det respektive rummet, så att de kan stoppas om brand uppstår i det rum där de är placerade.

Regel 84

Biograffilm

Film på cellulosanitratbas får inte användas i biografinstallationer ombord.

Regel 85

Planritningar

Planritningar som uppfyller bestämmelserna i regel 44 skall anskaffas.

Regel 86

Pumpar, vattenledningar, brandposter och slangar

a) Bestämmelserna i regel 45 skall följas.

b) Vatten från huvudbrandledningen skall, så långt det är praktiskt möjligt, kunna erhållas direkt genom att brandpumparna hålles under tryck eller genom fjärrkontroll av brandpumparna, som skall vara lätta att manövrera från lätt tillgänglig plats.

Regel 87

Bestämmelser om upptäckande och släckning av brand

Allmänt.

a) Fordringarna i regel 50 momenten a—o) skall uppfyllas, likaså övriga bestämmelser i denna regel.

Patrullering, system för upptäckande av brand och kommunikationssystem.

b) Varje medlem av patrull som nämnes i moment a) i regel 50 eller, då fråga är om fartyg, vars köl sträckts den 26 maj 1965 eller därefter, som nämnes i punkt 1 av moment a) i regel 64 av detta kapitel, skall uppövas så att han är förtrogen med fartygets arrangemang, liksom placering och användning av anordning som han kan bli satt till att sköta.

c) Speciell alarmanordning för sammankallande av manskapet skall installeras. Den kan utgöra en del av fartygets allmänna alarmsystem.

d) Ett allmänt högtalarsystem eller annat effektivt medel för upprätthållande av kontakt skall vara tillgängligt överallt i bostäder, samlings- och arbetsrum.

Maskineri- och bränsleutrymmen.

e) Antal, typer och fördelning av brandsläckningsapparater skall överensstämma med bestämmelserna i punkterna 2 och 3 av moment g) och 2 av moment h) i regel 64 i detta kapitel.

Internationell landanslutning.

f) Bestämmelserna i moment d) av regel 64 i detta kapitel skall uppfyllas.

Brandmans utrustning.

g) Bestämmelserna i moment j) av regel 64 i detta kapitel skall uppfyllas.

Regel 88

Brandredskapens åtkomlighet

Bestämmelserna i regel 66 av detta kapitel skall uppfyllas.

Regel 89

Nödutgångar

Bestämmelserna i regel 54 skall uppfyllas.

Regel 90

Elektrisk reservkraftkälla

Bestämmelserna i regel 22, momenten a), b) och c) skall uppfyllas med undantag av att placeringen av den elektriska nödkraftkällan skall vara i överensstämmelse med fordringarna i moment a) i regel 25 av detta kapitel.

Regel 91

Alarmering och övningar

Vid brandövningar som nämnes i regel 26 av III kapitlet i denna konvention, skall av varje man fordras, att han är förtrogen med fartygets arrangemang och inredning, sina skyldigheter och varje anordning, som han kan bli satt till att använda. Befälhavarna skall åläggas att handleda och instruera besättningen i detta avseende.

Bilaga II

ÄNDRING AV REGEL 27 OCH 38 i kapitel II

AV SÄKERHETSKONVENTIONEN 1960.

Regel 27 b) 6

Ledningar för intern kommunikation, vilka är av betydelse för säkerheten och för nödalarmsystem, skall dragas så att kök, maskinrum och andra slutna rum där brandfaran är stor, undvikes, annat än i fall då det är nödvändigt för att uppnå förbindelse med dessa rum eller för att alarmera dem.

I fall då fartygets konstruktion eller storlek icke medger uppfyllande av dessa fordringar, skall genom åtgärder som tillfredsställer administrationen säkras effektivt skydd för ifrågavarande ledningar om de dragits genom kök, maskinrum eller andra slutna rum, där brandrisken är stor.

Regel 38 b)

Måste luftkanal dragas genom ett vertikalt huvudskott, skall i skottets omedelbara närhet finnas ett funktionssäkert brandspjäll av självslutande typ. Spjället skall också kunna stängas manuellt från ömse sidor av skottet, från lätt tillgänglig plats som märkts med röd, ljusreflekterande färg. Kanalen mellan skottet och spjället skall vara av stål eller annat likvärdigt material och om nödvändigt vara isolerade till en grad som överensstämmer med moment a) i denna regel. Spjället skall åtminstone på ena sidan av skottet vara försett med en synlig visare som anger om spjället är öppet.

Regel 38 e)

En person skall kunna öppna varje dörr från vardera sidan av skottet.

Regel 38 f)

Andra branddörrar i vertikala huvudskott och med skott inneslutna trappor än mekaniskt fungerande vattentäta dörrar och sådana som normalt är stängda, skall vara av självtillslutande typ som skall kunna stängas vid en krängning av 3,5 grader mot stängningsriktningen. Alla sådana dörrar, med undantag av dem som normalt är stängda, skall kunna manövreras från en kontrollstation, antingen samtidigt eller gruppvis, och också individuellt från ett ställe vid varje dörr. Utlösningsmekanismen skall vara konstruerad så, att dörren tillslutes automatiskt om kontrollsystemet råkar i olag. Godkända, mekaniskt fungerande vattentäta dörrar bör dock kunna godkännas för detta ändamål enligt prövning. Hakar som icke kan lösgöras genom manövrering från en kontrollstation är icke tillåtna. Om dubbla svängdörrar tillåtes, skall de vara utrustade med en låsanordning som automatiskt träder i verksamhet när dörrens stängningsmekanism träder i funktion.

Bilaga III

ÄNDRING AV REGEL 63 i kapitel II AV SÄKERHETSKONVENTIONEN 1960.

Regel 63

Brandmansutrustning

Brandmansutrustning skall bestå av

a) Personlig utrustning, som omfattar:

1. skyddsdräkt av material som skyddar huden mot den värme som elden utstrålar, mot brännskada och mot skållning genom ånga; ytan skall vara vattenavstötande;

2. stövlar och handskar av gummi eller annat material som icke är elektriskt ledande;

3. en styv hjälm som ger effektivt skydd mot stötar;

4. en elektrisk säkerhetslampa (handlykta) av godkänd typ med en brännperiod på minst tre timmar;

5. en av administrationen godkänd yxa.

b) Andningsapparat av godkänd typ, antingen:

1. en rökhjälm eller rökmask med lämplig luftpump och luftslang, som är tillräckligt lång för att nå från öppet däck genom lucka eller dörr till vilken punkt av lastrum eller maskineriutrymme som helst; behövs för uppfyllande av denna punkt en luftslang vars längd är mera än 36 meter (120 fot), kan i stället för den eller dessutom användas en särskild andningsanordning enligt administrationens föreskrifter; eller

2. en särskild andningsapparat, som skall kunna fungera en så lång tidsperiod som administrationen fastställer.

Till varje andningsapparat skall höra en tillräckligt lång och stark säkerhetslina, som med en karbinhake bör kunna fästas vid apparatens selar eller till ett särskilt bälte, för att förhindra att andningsapparaten slits loss när räddningslinan användes.

Bilaga IV

ÄNDRING AV REGLERNA 50, 54 OCH 65 i kapitel II AV SÄKERHETSKONVENTIONEN 1960.

Regel 50

Biografilm

Metod I, II och III

Film med cellulosanitratbas må icke användas i biografinstallationer ombord.

Regel 54 i)

Film med cellulosanitratbas må icke användas i biografinstallationer ombord.

Regel 65 j)

Brandmansutrustning

I lastfartyg, vare sig nytt eller existerande, bör finnas minst en brandmansutrustning som uppfyller fordringarna i regel 63 i detta kapitel.

Bilaga V

UTDRAG UR REGLERNA i kapitel II AV SÄKERHETSKONVENTIONEN 1948, TILL VILKA HÄNVISAS BILAGA I.

(Säkerhetskonvention 1948 har publicerats fullständigt i Fördr.Ser. 24/1953)

KAPITEL II

KONSTRUKTION

— — —

Del C.

Elektriska installationer.

— — —

Regel 22.

Nödkraftkälla.

a) Ovanför skottdäcket skall finnas en självständig elektrisk nödkraftkälla. Denna skall vara placerad utanför maskinerikappen. Den tillgängliga kraften skall vara tillräcklig för alla de ändamål, som administrationen finner nödvändiga för passagerares och besättnings säkerhet vid nödtillfälle; vid bedömande härav skall vederbörlig hänsyn tagas till sådana ändamål, som kunna behöva samtidigt tillgodoses. Särskild uppmärksamhet skall ägnas dels nödbelysningen av däck och fartygssida vid båtstationerna, i alla gångar, trappor och utgångar, i maskineriavdelningen och vid de kontrollstationer, som angivas i regel 26, dels ock lanternorna, ifall dessa uteslutande äro elektriska. Kraften skall vara tillräcklig för en period av 36 timmar; dock må administrationen, där fråga är om fartyg, som regelbundet nyttjas på resor av kort varaktighet, godtaga mindre krafttillförsel, om administrationen finner säkerhetsgraden bliva densamma. Nödkraftkällan må utgöras av antingen:

1. ett ackumulatorbatteri i stånd att, utan omladdning eller alltför stort spänningsfall, vid nödtillfälle tillhandahålla erforderlig ström; eller

2. en generator, driven med en lämplig med kompressionständning utrustad motor med enbart för densamma avsett bränsleförråd och med startanordning, godkänd av administrationen; bränslet skall hava en flampunkt av minst 43.3° C (110° F).

b) Anordningarna skola vara sådana att nödkraftanläggningen fungerar effektivt, även när fartyget har slagsida av 22.5° och/eller när fartyget är trimmat 10° från rät köl.

c) 1. Där nödkraften erhålles från ett ackumulatorbatteri, skola anordningar vara vidtagna till säkerställande av att nödbelysningen automatiskt träder i funktion för den händelse krafttillförseln från huvudkraftkällan uteblir.

2. Där nödkraftkällan utgöres av en generator, skola anordningar vara vidtagna för att temporärt erhålla nödkraft från ett ackumulatorbatteri med tillräcklig kapacitet,

a. för att åstadkomma nödbelysningen under en halv timme i sträck; och
b. för att stänga de vattentäta dörrarna (därest dessa manövreras elektriskt), varvid dock ej nödvändigtvis alla dörrarna behöva stängas samtidigt.

Anordningarna skola vara sådana, att den temporära nödkraftkällan automatiskt träder i funktion för den händelse den normala krafttillförseln uteblir.

3. Anstalter skola vara vidtagna för periodisk provning av automatiska anordningar.

Del D.

Brandskydd i bostäder och arbetsrum.

— — —

Regel 26.

Definitioner.

Där nedan angivna uttryck förekomma i denna del av detta kapitel, skola de tolkas i överensstämmelse med följande definitioner:

— — —

c) Klass A eller „brandsäker avdelning" är sådan avdelning, som åstadkommes medelst skott och däck, uppfyllande följande fordringar:

— — —

4. De skola ha en isoleringsförmåga enligt administrationens fordringar, med hänsyn tagen till beskaffenheten av de angränsande utrymmena. Där sådana skott och däck skola utgöra brandsäkra skott och däck mellan utrymmen, av vilka det ena innehåller skottet eller däcket närbeläget trä eller annat brännbart material, skola skotten och däcken i allmänhet vara så isolerade, att om endera sidan av dem utsättes för standard brandprovet under en timme, medeltemperaturen på den icke utsatta sidan ej vid något tillfälle under provet stiger mer än 139° C (250° F) över begynnelsetemperaturen och temperaturen ej heller på någon punkt stiger mer än 180° C (325° F) över begynnelsetemperaturen. Minskad isolering eller frånvaro av isolering må förekomma, där enligt administrationens åsikt ringa brandrisk är för handen.

— — —

Regel 27.

Byggnadssätt (Metoder I, II och III).

Skrov, överbyggnader, i konstruktionen ingående skott, däck och däckshus skola utföras av stål; dock må administrationen i särskilda fall medgiva användning av annat lämpligt material.

Regel 28.

Vertikala huvudavdelningar (Metoder I, II och III).

a) Skrov, överbyggnader och däckshus skola vara indelade enligt klass A i vertikala huvudavdelningar, vilkas medellängd ovan skottdäcket i allmänhet icke må överstiga 40 meter (131 fot). Nödiga avsatser skola vara av klass A.

b) I den mån så är praktiskt möjligt, skola de över skottdäcket belägna delarna av dessa skott vara i rät linje med de vattentäta indelningsskott, som äro belägna omedelbart under skottdäcket.

c) De ifrågavarande skotten skola sträcka sig från däck till däck och till fartygssidorna eller andra begränsningar för huvudavdelningarna.

d) I fartyg konstruerade för särskilt ändamål, såsom automobil- eller järnvägsfärjor, där insättandet av sådana skott skulle omöjliggöra det ändamål, för vilket fartyget är avsett, skola likvärdiga anordningar för kontroll och begränsning av eldsvåda i stället vidtagas till administrationens särskilda godkännande.

Regel 29.

Öppningar i skott begränsande vertikala huvudavdelningar (Metoder I, II och III).

a) Där elektriska ledningar, rör, trummor etc. eller vägare, balkar eller andra byggnadsdetaljer gå genom skott till vertikala huvudavdelningar, skola anordningar vara vidtagna så att skottens brandsäkerhet icke försämras.

d) Spjäll skola anbringas i trummor, som gå genom skott begränsande vertikala huvudavdelningar. Spjällen skola förses med lämpliga lokala kontrollorgan, manövrerbara från båda sidor av skottet. Manöverplatserna skola vara lätt åtkomliga och märkta med rött. Indikatorer, som visa, huruvida spjällen äro öppna eller stängda, skola anbringas.

e) Alla öppningar skola vara försedda med permanent anbragta stängningsanordningar, vilka skola vara minst lika brandsäkra som de skott, vari de äro anbragta.

d) Alla dörrar och dörrkarmar i skott till vertikala huvudavdelningar skola, jämte tillhörande anordningar för deras säkring efter stängning, vara minst lika brandsäkra som de skott, vari dörrarna äro anbragta; de måste vara i stånd att förhindra genomträngande av rök och lågor. Vattentäta dörrar behöva icke vara isolerade.

e) Varje dörr skall kunna av en ensam person öppnas från vardera sidan av skottet. Annan branddörr än vattentät dörr skall vara av självstängande typ med enkla och lätthanterliga anordningar för frigöring från öppet läge. Sådan dörr skall vara av typ och konstruktion, som godkänts av administrationen.

Regel 30.

Skott inom vertikala huvudavdelningar (Erfordras ej för metod II).

a) *Metod I.*

1. Inom bostadsavdelning skola alla indelningsskott, som icke skola vara av klass A, utgöras av skott av klass B och vara så sammanbyggda, att skyddade enheter bildas. Administrationen må påfordra prov med avseende å sammanbyggningen. På fartyg, som föra flera än 100 passagerare, skall skott av klass B vara av icke brännbart material, vilket dock må vara klätt med brännbart material i enlighet med regel 39.

2. Alla skott till gångar skola sträcka sig från däck till däck. Ventilationsöppningar tillåtas i skott till gångar, företrädesvis i skottens nedre del. Alla övriga indelningsskott skola i höjdled sträcka sig från däck till däck och i sidled till bordläggningen eller andra indelningsbegränsningar. Finnes garnering eller beklädnad av icke brännbart material, må skotten dock sluta vid garneringen eller beklädnaden.

b) *Metod III.*

1. Inom bostadsavdelning skola indelningsskott, som icke skola vara av klass A, utgöras av skott av klass B och vara anordnade på så sätt, att de bilda ett sammanhängande nätverk av brandfördröjande skott, där storleken av utrymme, bildat av nätverket, i allmänhet ej överstiger 120 kvadratmeter (1 300 kvadratfot) och icke i något fall överstiger 150 kvadratmeter (1 600 kvadratfot).

2. Alla samlingsrum utan inre skottindelning skola vara omgivna av skott av klass B. Där skott och däck äro ytterdelar eller där risk för brand ej föreligger i angränsande rum, behöva skott av klass A eller B icke vara isolerade, såvida desamma ej avskilja vertikala huvudavdelningar, kontrollstationer, trappnedgångar eller gångar.

3. Alla skott till gångar skola vara av klass B och sträcka sig från däck till däck. Där ingen garnering finnes eller garneringen är av icke brännbart material, må ventilationsöppningar, försedda med galler av icke brännbart material, förekomma. Alla övriga indelningsskott skola likaså sträcka sig hela från däck till däck.

4. Skott av klass B skall vara antingen av en typ med hel stomme av icke brännbart material eller ock av en sammansatt typ med invändiga skikt av asbestplattor eller liknande icke brännbart material, och den gräns för temperaturstegring, som omnämnes vid definitionen av klass B i regel 26, skall gälla vid slutet av halvtimmesprovet.

Regel 31.

Bostadsutrymmens avskiljande från maskineriavdelning, lastrum och arbetsrum (Metoder I, II och III).

Skott och däck, som avskilja bostadsutrymmen från maskineriavdelning, lastrum och arbetsrum, skola vara utförda såsom klass A och dessa skott och däck skola hava en isoleringsförmåga, som godkännes av administrationen med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum.

— — —

Regel 33.

Skydd för trappuppgångar.

a) *Metoder I och III.*

1. Alla trappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion och inneslutna medelst skott av klass A med säkra tillslutningsanordningar till alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock med följande undantag:

a. Trappuppgång, som avses endast för två däck, behöver ej vara innesluten, därest integriteten av det övre av dessa däck upprätthålles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbringas på ettdera däcket.

b. I samlingsrum må anbringas öppna trappuppgångar, förutsatt att de ligga helt inom sådant rum.

2. Skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola hava direkt förbindelse med gångar och en area, tillräcklig att förhindra stockning med hänsyn tagen till det antal personer, som sannolikt kommer att använda trappuppgångarna vid fara, samt skola, i så ringa grad som praktiskt låter sig göra, innehålla bostadsutrymmen eller andra slutna utrymmen, i vilka eldsvåda kan uppstå.

3. De skott, som omgiva trappuppgångar, skola ha en isoleringsförmåga, som godkänts av administrationen, med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum. Tillslutningsanordningarna till öppningar i skotten skola vara minst lika brandsäkra som skotten själva. Dörrar, med undantag av vattentäta dörrar, skola vara av den självstängande typ, som fordras för skott begränsande vertikala huvudavdelningar.

b) *Metod II.*

1. Huvudtrappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion och inneslutna medelst skott av klass A med säkra tillslutningsanordningar till alla öppningar från lägsta däck inom bostadsavdelningen åtminstone upp till jämnhöjd med direkt utgång till öppet däck, dock med följande undantag:

a. Trappuppgång, som endast avses för två däck, behöver ej vara innesluten därest integriteten av det övre av dessa däck upprätthålles genom att ändamålsenliga skott eller dörrar anbringas på ettdera däcket.

b. I samlingsrum må anbringas öppna trappuppgångar, förutsatt att de ligga helt inom sådant rum.

2. Skyddsavdelade rum för trappuppgångar skola hava direkt förbindelse med gångar och en area, tillräcklig för att förhindra stockning med hänsyn tagen till det antal personer, som sannolikt kommer att använda trappuppgångarna vid fara, samt skola, i så ringa grad som praktiskt låter sig göra, innehålla bostadsutrymmen eller andra slutna utrymmen, i vilka eldsvåda kan uppstå.

3. De skott, som omgiva trappuppgångar, skola ha en isoleringsförmåga, som godkänts av administrationen, med hänsyn tagen till beskaffenheten av angränsande rum. Tillslutningsanordningarna till öppningar i skotten skola vara minst lika brandsäkra som skotten själva. Dörrar med undantag av vattentäta dörrar skola vara av den självstängande typ, som fordras för skott begränsande vertikala huvudavdelningar.

4. Reservtrappuppgångar skola vara av stålramskonstruktion, men de behöva ej vara inneslutna av skott, därest integriteten av ifrågakommande däck upprätthålles medelst sprinkleranordningar vid dessa trappuppgångar.

Regel 34.

Skydd för person- och varuhissar, vertikala ljus- och lufttrummor m. m.

(Metoder I, II och III).

a) Trunkar för person- och varuhissar samt vertikala ljus- och lufttrummor till passagerarutrymmen m. m. skola vara utförda enligt klass A. Dörrarna skola vara av stål eller annat icke brännbart material och de skola, när de äro tillslutna, erbjuda minst lika effektivt brandskydd som de trunkar och trummor, i vilka de äro anbragta.

b) Hisstrunkar skola vara så anordnade, att de hindra spridning av rök och lågor från ett mellandäck till ett annat, och de skola vara försedda med stängningsanordningar för kontroll av drag och rök. Isolering av hisstrunkar, belägna inom skyddsavdelade rum till trappuppgångar, fordras ej.

c) Där en ljus- eller lufttrumma står i förbindelse med mer än ett mellandäcksutrymme och det enligt administrationens mening kan befaras, att rök och lågor ledas från ett mellandäck till ett annat, skola lämpligt placerade spjäll anbringas så att varje utrymme kan isoleras i händelse av eldsvåda.

d) Varje annan trunk eller trumma (t. ex. för elektriska kablar) skall vara så konstruerad, att den ej tillåter spridning av eld från ett mellandäck eller rum till ett annat.

Regel 35.

Skydd för kontrollstationer (Metoder I, II och III).

Kontrollstationer skola avskiljas från övriga delar av fartyget genom skott och däck av klass A.

Regel 36.

Skydd för förrådsrum m. m. (Metoder I, II och III).

Skott, som begränsa bagagerum, postrum, förrådsrum, färg- och lampskåp, kök och liknande utrymmen, skola vara av klass A. Utrymmen, som innehålla lättantändliga förråd, skola vara så belägna, att faran för passagerare och besättning i händelse av eldsvåda blir den minsta möjliga.

— — —

Regel 39.

Konstruktionsdetaljer (Erfordras ej för metod II).

a) *Metod I.*

Med undantag av last-, post- och bagagerum samt nedkylda avdelningar i arbetsrum skall väggbeklädnad, durk, takbeklädnad och isolering vara av icke brännbart material. I fartyg, som ej för mer än 100 passagerare, erfordras dock ej att väggbeklädnad, durk och takbeklädnad äro av icke brännbart material, om de uppfylla de fordringar, som ställas på skott till det rum, där de äro anbragta. Den totala volymen av brännbara beklädnader, ornament, dekorationer och faner må ej i bostads- eller samlingsrum vara större än den volym, som motsvaras av ett 2.54 millimeter (1/10 tum) tjockt fanerskikt på den sammanlagda ytan av rummets väggar och tak. Brännbara beklädnader, ornament, dekorationer och faner må ej förekomma i gångar eller skyddsavdelade rum för trappuppgångar.

b) *Metod III.*

Användning av brännbart material av vad slag det vara må, såsom exempelvis obehandlat trä, faner, takbeklädnad, gardiner och mattor, skall inskränkas i den mån så är skäligt och möjligt. I stora samlingsrum skola underlag och fästen för tak- och annan beklädnad vara av stål eller likvärdigt material.

Regel 40.

Diverse detaljer (Metoder I, II och III).

a) 1. Luftrum, inneslutna bakom takbeklädnad, panel eller annan väggbeklädnad, skola vara på lämpligt sätt avdelade genom tätslutande dragstoppare, placerade på ett avstånd från varandra i längdriktningen av högst 13.73 meter (45 fot).

2. I höjdled skola dessa luftrum, jämväl de, som äro belägna bakom beklädnader i trappuppgångar, trunkar m. m., vara slutna vid varje däck.

b) Konstruktionen av tak och skott skall, utan att brandskyddsförmågen härigenom får försämras, vara sådan, att det är möjligt för brandvakten att upptäcka rök, som härleder sig från dolda och oåtkomliga utrymmen.

— — —

f) Där elektriska värmeelement förekomma, skola de vara fast anbragta och så konstruerade, att brandrisken minskas så mycket som möjligt. Oskyddade elektriska strålkaminer må icke användas.

Tillämpning endast å metod III.

g) Alla oskyddade ytor och deras ytbehandling skola i bostäder vara sådana, att de enligt administrationens prövning ha förmåga att begränsa eldens utbredning.

— — —

Regel 42.

Automatiska sprinklersystem samt system för brandalarm och för upptäckande av eldsvåda (Metod II).

I fartyg, på vilka metod II tillämpas, skall ett automatiskt sprinkler- och brandalarmsystem, vilket till typen godkänts av administrationen och uppfyller bestämmelserna i regel 48, installeras och anordnas så att skydd beredes varje slutet utrymme, som är avsett för användning eller betjäning av passagerare eller besättning, dock med undantag av sådant utrymme, som icke erbjuder någon väsentlig brandrisk.

Regel 43.

Automatiska system för brandalarm och för upptäckande av eldsvåda (Metod III).

I fartyg, på vilka metod III tillämpas, skall system för upptäckande av eldsvåda, vilket till typen godkänts av administrationen, installeras och anordnas så att genom systemet dels upptäckes förekomsten av eld i varje slutet utrymme, som är avsett till bruk för eller betjäning av passagerare eller besättning (utrymmen, som icke erbjuda någon väsentlig brandrisk dock undantagna), dels ock på en eller flera platser eller stationer, där det skyndsammast kan uppmärksammas av befäl och manskap, automatiskt angives förekomsten av eller tillbudet till eldsvåda och platsen för densamma.

Regel 44.

Ritningar (Metoder I, II och III).

Sammanställningsritningar, som för varje däck utvisa de olika brandavdelningarna, inneslutna av brandsäkra skott, och sektionerna, inneslutna av brandfördröjande skott (om sådana finnas), jämte nödiga uppgifter om systemet för brandalarm, systemet för upptäckande av eldsvåda, sprinklerinstallationen (om sådan finnes), brandsläckningsanordningarna, anordningarna för ingång till och utgång från de olika avdelningarna och däcken m. m. samt ventilationssystemet och placeringen av dithörande spjäll ävensom identifieringsnummer på ventilationsfläktarna för varje särskild sektion skola på stadigvarande sätt finnas synligt uppsatta till ledning för det vakthavande befälet.

Del E.

Upptäckande och släckande av eldsvåda i passagerarfartyg och lastfartyg.

Regel 45.

Pumpar, rörledningar, brandposter och slangar.

a) Brandpumpar skola vara självständigt drivna. Sanitets-, barlast-, läns- och spolvattenpumpar må godkännas såsom brandpumpar. I varje fartyg skall kapaciteten på de pumpar, som äro avsedda för eldsläckning, uppgå till minst två tredjedelar av den för fartyget fordrade kapaciteten på länspumparna. Varje pump skall vara i stånd att åstadkomma minst de två kraftiga strålar, om vilka fråga är i dessa regler. Strålens räckvidd från ettvart munstycke skall vara omkring 12 meter (40 fot).

b) Säkerhetsventiler skola vara anordnade i förbindelse med alla brandpumpar. Dessa ventiler skola vara så placerade och inställda, att de förhindra uppkomsten av övertryck i någon som helst del av huvudbrandsläckningssystemet.

c) Diametern av ledningarna skall vara så stor, att vattentillförseln blir tillräcklig för samtidig användning av minst två brandslangar. Diametern skall beräknas på grundval av den kapacitet, som fordras för pumpar, avsedda för eldsläckning.

d) Brandposternas antal och placering skola vara sådana, att minst två vattenstrålar, den ena förmedelst en enda slanglängd, kan nå vilken som helst del av fartyget.

e) Rörledningarna och brandposterna skola vara så placerade, att brandslangarna lätt kunna kopplas till dem. I fartyg, å vilka

däckslast kan ifrågakomma, skall placeringen av brandposterna vara sådan, att de alltid äro lätt åtkomliga, och skola rörledningarna, i den mån så praktiskt låter sig göra, vara så anordnade, att risk för deras skadande genom däckslasten ej föreligger.

f) Kranar eller ventiler skola vara så placerade på rörledningarna, att vilken som helst av brandslangarna kan avkopplas, medan brandpumparna äro i gång.

g) Brandslangar skola vara av material, som godkänts av administrationen, och tillräckligt långa för att giva en vattenstråle till varje sådant utrymme, där slangarnas användning kan erfordras. Slangarna skola vara försedda med nödiga tillbehör. Munstyckets inre diameter må ej understiga 12 millimeter (½ tum).

h) De slangar, som i dessa regler benämnas „brandslangar", skola,, jämte nödiga tillbehör och verktyg, på väl synliga ställen nära ledningarnas brandposter eller förskruvningar hållas färdiga för användning.

— — —

Regel 48.

Automatiska sprinklersystem.

a) Automatiskt verkande vattensprinklersystem må godkännas såsom tillfredsställande eldsläckningsanordning. Där ett sådant system är anordnat, skall det hållas laddat vid nödvändigt tryck och vara försett med anordningar för oavbruten vattentillförsel.

b) Systemet skall vara indelat i sektioner till det antal, som bestämmes av administrationen. Dessutom skola finnas automatiska alarmapparater, som på en eller flera lämpliga platser eller stationer utvisa förekomsten av eller tillbud till eldsvåda och platsen för eldsvådan.

c) Den eller de pumpar, som förse sprinklersystemet med vatten, skola vara så anslutna till systemet, att de, vid tryckfall i systemet, automatiskt igångsättas.

d) Varje pump skall vara i stånd att vidmakthålla en tillräcklig tillförsel av vatten vid det lämpliga trycket i sprinklerventilerna, medan så många av sprinklerventilerna, som administrationen bestämmer, äro öppna.

e) Minst två kraftkällor skola finnas för de pumpar, som suga från sjön, luftkompressorerna och de automatiska alarmapparaterna. Är kraften elektrisk, skall strömmen tillföras över instrumenttavlan för den elektriska nödinstallationen och genom en matarledning, avsedd uteslutande för detta ändamål. Det må icke finnas någon annan strömbrytare i strömkretsen än den, som är anbragt på instrumenttavlan. Strömbrytaren skall vara försedd med tydlig beteckning och skall normalt hållas i tillslaget läge.

f) Sprinklerventiler skola träda i funktion vid den temperatur, som föreskrives av administrationen. Lämpliga anordningar för periodisk provning av systemets alla automatiska anordningar skola vara vidtagna.

— — —

Regel 50.

Fordringar beträffande passagerarfartyg.

Patrulleringstjänst och upptäckande av eldsvåda.

a) Betryggande patrulleringstjänst skall upprätthållas i alla passagerarfartyg så att varje begynnande eldsvåda kan hastigt upptäckas. Manuella brandalarmapparater skola anbringas på olika platser i hela bostadsavdelningarna för passagerare och besättning i syfte att möjliggöra för brandpatrullen att omedelbart giva alarmsignal till brygga eller brandkontrollstation.

b) Godkänt system för brandalarm eller för upptäckande av eldsvåda skall vara anordnat. Genom detta system skall på en eller flera lämpliga platser eller stationer, där det snabbast kan iakttagas av befäl och manskap, automatiskt angivas förekomsten av eller tillbudet till eldsvåda och platsen för densamma i varje sådan del av fartyget, som enligt administrationens mening icke är åtkomlig förmedelst patrulleringstjänsten. Vad i detta moment sagts gäller dock icke, där det för administrationen tillfredsställande visas, att fartyget är sysselsatt på resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa denna bestämmelse.

Utrymmen, som begagnas av passagerare och besättning.

c) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna, när alla vattentäta dörrar och alla dörrar i de brandsäkra huvudskotten äro stängda, snabbt och samtidigt riktas till vilken som helst del av varje däck eller utrymme, som begagnas av passagerare eller besättning. Dörrar i mellanliggande skott må hava lämpliga öppningar, försedda med tillslutningsanordningar.

d) Passagerarfartyg skall vara utrustat med godkända flyttbara eldsläckningsapparater i enlighet med vad administrationen finner lämpligt i avseende å arten och erforderligt i fråga om antalet.

Lastrum.

e) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilket som helst lastrum.

f) 1. Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 1 000 registerton eller mera skall vara försett med anordningar, för-

medelst vilka eldsläckande gas, tillräcklig för att giva en volym fri gas, motsvarande minst 30 procent av bruttovolymen av det största gastätt avstängningsbara lastrummet, kan genom ett permanent rörsystem utan tidsutdräkt införas i vilket som helst rum, i vilket last må föras. Administrationen må tillåta användning av ånga i stället för eldsläckande gas i ångfartyg och i fartyg, som framdrivas medelst förbränningsmotor; dock skola anordningarna i så fall uppfylla fordringarna i mom. d) av regel 47.

2. I fartyg, beträffande vilka det för administrationen tillfredsställande visas, att de äro sysselsatta på resor av så kort varaktighet, att det vore oskäligt att tillämpa ovan nämnda bestämmelse, och i passagerarfartyg, vilkas bruttodräktighet understiger 1 000 registerton, skola brandsläckningsanordningarna i lastrummen uppfylla administrationens fordringar.

Maskineri- och bunkerutrymmen.

g) Passagerarfartyg skall vara försett med anordningar, förmedelst vilka minst två kraftiga vattenstrålar kunna hastigt och samtidigt riktas till vilken som helst del av kolboxarna, pannrummen och maskinrummen.

h) Passagerarfartyg med oljeeldade ångpannor eller med förbränningsmotorer såsom framdrivningsmaskineri skall i maskineriavdelningen hava minst två brandposter, en på babordssidan och en på styrbordssidan, och för varje brandpost brandslangar med erforderliga kopplingar och munstycken jämte anordningar för utspridning av vatten över olja.

i) Passagerarfartyg, i vilket huvud- eller hjälpångpannor äro oljeeldade, skall uppfylla bestämmelserna i mom. g) och h) av denna regel ävensom följande föreskrifter:

1. Vid varje eldningsplats skall finnas en behållare, innehållande sand, med soda behandlat sågspån eller annat godkänt torrt ämne i sådan mängd som må fordras av administrationen.

2. Minst två godkända flyttbara eldsläckningsapparater, som avgiva skum eller annat lämpligt för släckning av brinnande olja godkänt ämne, skola finnas såväl på varje eldningsplats i pannrummen som ock i varje utrymme, där del av oljeeldningsinstallationen är belägen.

3. Det skall finnas godkända anordningar, förmedelst vilka skum hastigt kan avgivas och utspridas över pannrummet eller pannrummen och över varje utrymme, i vilket oljeeldningsaggregat eller dagtankar äro belägna. Den för ändamålet tillgängliga mängden skum skall vara tillräcklig för att med ett 15 centimeter (6 tum) tjockt lager täcka den största yta, över vilken brännolja kan förväntas sprida sig i händelse av läcka. Alternativt må eldsläckande gas eller fast anbragt högtryckssystem för vattenspridning komma till användning. Om maskin- och pannrummen ej äro fullständigt skilda från varandra och brännolja kan från pannrummet inträngа i maskinrummet, skola maskin- och pannrummen betraktas såsom ett enda rum. Anordningarna skola kunna kontrolleras från en eller flera lätt tillgängliga platser, vilka icke vid utbrott av eldsvåda genast bliva otillgängliga.

4. En godkänd skumsläckare med en rymd av minst 136 liter (30 gallons) skall finnas i fartyg med ett pannrum och två dylika skumsläckare skola finnas i fartyg med mer än ett pannrum. Dessa skumsläckare skola vara försedda med slangar, som äro anbragta på rullar och tillräckligt långa för att nå vilken som helst del av pannrummen och de utrymmen, som innehålla någon del av oljeeldningsinstallationen. En eldsläckningsapparat med en kapacitet av 45 kilogram (100 pund) koldioxid må godtagas såsom ersättning för en skumsläckare med en rymd av 136 liter (30 gallons).

j) Passagerarfartyg, som framdrives medelst förbränningsmotorer, skall, förutom att det uppfyller föreskrifterna i mom. g) och h) av denna regel, i varje maskineriavdelning hava minst en godkänd skumsläckare med en rymd av minst 45 liter (10 gallons) och dessutom en godkänd flyttbar skumsläckare för varje helt eller påbörjat 1 000-tal effektiva hästkrafter hos framdrivningsmaskineriet; hela antalet i enlighet härmed förefintliga flyttbara eldsläckningsapparater skall vara minst två men behöver ej överstiga sex. En eldsläckningsapparat med en kapacitet av 16 kilogram (35 pund) koldioxid må godtagas såsom ersättning för en skumsläckare med en rymd av 45 liter (10 gallons).

k) Är ett passagerarfartyg, som framdrives förmedelst förbränningsmotor, försett med en donkeypanna, skola bestämmelserna i mom. i) iakttagas. Är donkeypannan belägen i maskineriavdelningen, skall i denna avdelning den enligt nästföregående moment fordrade stora eldsläckningsapparaten ersättas med en godkänd skumsläckare, som har en rymd av minst 136 liter (30 gallons) och är försedd med lämpliga slangkopplingar eller ock annan godkänd anordning för spridande av skum. I stället för skumsläckare med en rymd av 136 liter (30 gallons) må godkännas en eldsläckningsapparat, som har en kapacitet av 45 kilogram (100 pund) koldioxid.

Pumpar.

l) Passagerarfartyg med en bruttodräktighet av 4 000 registerton eller mera skall vara försett med minst tre brandpumpar, drivna medelst ånga eller annat drivmedel, och varje passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 4 000 registerton med minst två sådana brandpumpar. Varje brandpump skall vara i stånd att samtidigt i minst två kraftiga strålar till vilken som helst del av fartyget avgiva så stor vattenmängd, som administrationen må finna erforderlig.

m) I passagerarfartyg, som är minst 91.5 meter (300 fot) i längd och försett med oljeeldade ångpannor eller förbränningsmotorer, skola anordningarna för vattenintag från sjön, pumpar och kraftkällor för deras drift vara sådana, att en eldsvåda i någon avdelning icke sätter alla brandpumparna ur funktion. I fartyg, vars längd understiger 91.5 meter (300 fot), skall, om eldsvåda i någon avdelning kan sätta alla pumparna ur funktion, finnas ytterligare eldsläckningsanordning, som alternativt kan användas.

Rörledningar och brandposter.

n) Passagerarfartyg skall vara utrustat med rörledningar och brandposter i enlighet med tillämpliga bestämmelser i regel 45.

Brandslangar.

o) Passagerarfartyg skall vara utrustat med det antal brandslangar, som administrationen kan finna erforderligt. Minst en brandslang skall finnas för varje brandpost. Dessa slangar må användas endast för eldsläckningsändamål eller vid prov av eldsläckningsapparaturen vid brandövningar och besiktningar.

— — —

Del F.

Särskilda bestämmelser.

(Del F äger tillämpning endast på passagerarfartyg.)

Regel 54.

Utrymningsanordningar.

a) I och från alla avdelningar för passagerare och besättning skola finnas trappuppgångar och lejdare så anordnade, att de erbjuda lämpliga förbindelsemedel till livbåtarnas embarkeringsdäck. Särskilt följande bestämmelser skola iakttagas:

1. Under skottdäcket skola tillräckliga och lätt åtkomliga utgångar vara anordnade från varje vattentät avdelning, vilka utgångar skola vara oberoende av vattentäta dörrar och erbjuda tillräckliga utrymningsmöjligheter.

2. Över skottdäcket skola från varje inom brandsäkra huvudskott belägen avdelning finnas minst två lämpliga utgångar, av vilka åtminstone den ena skall stå i förbindelse med en trappuppgång för utrymning i vertikal led.

3. Trappuppgångarnas bredd, antal och anordnande skola uppfylla administrationens fordringar.

b) Från varje maskinrum, axeltunnel, eldrum och annat för skeppstjänsten avsett rum skall finnas lämplig utgång, varigenom besättningen kan avlägsna sig utan att behöva passera genom vattentät dörr.

— — —

Nr 289.

Förordning

om brandsäkerheten på vissa fartyg.

Given i Helsingfors den 30 mars 1973.

På föredragning av handels- och industriministern stadgas med stöd av 8 § 2 mom. sjölagen av den 9 juni 1939, sådant detta lagrum lyder i lag av den 26 maj 1967 (237/67):

1 §.

Denna förordning tillämpas på finskt passagerarfartyg i internationell fart, vilket befordrer flera än 36 passagerare, och på passagerarfartyg i inrikes fart, vars bruttodräktighet är 500 registerton eller större, oberoende av vilka bestämmelser som varit i kraft då fartyget byggdes.

2 §.

Fartyg, vars köl sträckts den 26 maj 1965 eller därefter, skall uppfylla följande fordringar:

1. Branddörrarna i huvudzonernas skott skall vara av stål. Luftväxlingskanalerna genom huvudzonernas skott skall förses med brandspjäll.

2. Vattentillförseln i brandrören skall tryggas antingen genom att tryck alltid upprätthålles i brandpumparna eller genom att brandpumparna har fjärrbetjäningsanordning på lätt åtkomlig plats.

3. Fartyg, i vilka ej ingår automatisk anläggning för brandsläckning eller för brandalarm och upptäckande av brand och vars inredning icke huvudsakligen består av obrännbara material, skall, då fartyget medför passagerare, upprätthålla patrulltjänst med 20 minuters intervaller.

4. För vidmakthållande av brandsläckningsberedskapen hos såväl patrullmedlemmar som övrig besättning skall på fartyg anordnas brandövningar ovh övningsalarm.

3 §.

Fartyg, vars köl sträckts den 19 november 1952 eller därefter, men före den 26 maj 1965, skall, utöver de krav som uppställts i 2 §, uppfylla följande fordringar:

1. Skylighten för maskin- och pannrummen skall vara avstängbara från plats utanför dessa utrymmen.

2. Bränslepumparna skall vara avstängbara från plats utanför vederbörande rum.

4 §.

Fartyg, vars köl sträckts före den 19 november 1952, skall, utöver de fordringar som uppställts i 3 §, uppfylla följande krav:

1. Fartyget, med undantag av överbyggnader utan bostadsutrymmen samt väderdäck, skall vara konstruerat av stål eller motsvarande material.

2. Fartyget skall medelst brandskott vara indelat i vertikala huvudzoner.

3. Fartygets bostadsutrymmen skall vara avkilda från maskineri-, last- och arbetsutrymmena medelst brandskott.

4. Bostadsavdelningarnas utgångar till öppet däck skall vara skyddade med brandskott.

5 §.

Sjöfartsstyrelsen utfärdar närmare bestämmelser angående tillämpningen av denna förordning. Sjöfartsstyrelsen kan jämväl utfärda kompletterande bestämmelser för att innehållet

i den på Internationella rådgivande sjöfartsorganisationens (IMCO) tredje extraordinarie plenarsammanträde den 30 november 1966 antagna resolutionen A 108 (ES. III) skall kunna förverkligas.

6 §.

Sjöfartsstyrelsen övervakar efterlevnaden av denna förordning. Sjöfartsstyrelsen kan, om den med beaktande av fartygs konstruktion och användningssyfte samt de förhållanden under vilka resa företages anser tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning oskälig eller onödig, i enskilt fall på ansökan medgiva undantag från dem på villkor, att eftergiften ej står i strid med den gällande internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss.

7 §.

Denna förordning träder i kraft den 1 maj 1973.

Helsingfors den 30 mars 1973.

Republikens President
URHO KEKKONEN

Handels- och industriminister *Jan-Magnus Jansson*