

OBWIESZCZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 lutego 2022 r.

w sprawie minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie spełnienia przez statki wymagań technicznych, oraz daty rozpoczęcia ich stosowania

Na podstawie art. 34b ust. 3a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863 oraz z 2021 r. poz. 2490) ustala się:

1. Minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie wymagań technicznych, o których mowa w art. 34b ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, stanowiące załącznik do obwieszczenia.

2. Datę rozpoczęcia stosowania minimalnych wymagań technicznych, określonych w załączniku do obwieszczenia, od dnia 1 stycznia 2022 r.²⁾

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – żegluga śródlądowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Zgodnie z art. 2 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/1308 z dnia 28 kwietnia 2021 r. zmieniającego załączniki I i II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 w celu modyfikacji wykazu unijnych śródlądowych dróg wodnych i minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do jednostek pływających (Dz. Urz. UE L 284 z 09.08.2021, str. 1).

Załącznik do obwieszczenia
Ministra Infrastruktury
z dnia 24 lutego 2022 r. (poz. 4)

**Minimalne wymagania techniczne mające zastosowanie
do statków pływających po śródlądowych drogach
wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4 - Norma europejska
ustanawiająca wymagania techniczne dla statków
żeglugi śródlądowej (ES-TRIN)**

Wydanie 2021/1

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ I PRZEPISY OGÓLNE	10
ROZDZIAŁ 1 PRZEPISY OGÓLNE	10
<i>Artykuł 1.01 Definicje</i>	<i>10</i>
<i>Artykuł 1.02 Instrukcje dotyczące stosowania niniejszego standardu</i>	<i>19</i>
ROZDZIAŁ 2	20
CZĘŚĆ II PRZEPISY DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW, WYPOSAŻENIA I SPRZĘTU	21
ROZDZIAŁ 3 WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW	21
<i>Artykuł 3.01 Zasada podstawowa</i>	<i>21</i>
<i>Artykuł 3.02 Wytrzymałość i stateczność</i>	<i>21</i>
<i>Artykuł 3.03 Kadłub</i>	<i>22</i>
<i>Artykuł 3.04 Maszynownie, kotłownie i zasobniki paliwa</i>	<i>24</i>
ROZDZIAŁ 4 PRZEŚWIT BEZPIECZNY, WOLNA BURTA I PODZIAŁKI ZANURZENIA	25
<i>Artykuł 4.01 Prześwit bezpieczny</i>	<i>25</i>
<i>Artykuł 4.02 Wolna burta</i>	<i>25</i>
<i>Artykuł 4.03 Znaki zanurzenia</i>	<i>27</i>
<i>Artykuł 4.04 Podziałki zanurzenia</i>	<i>30</i>
<i>Artykuł 4.05 Przepisy specjalne dotyczące statków pływających po drogach wodnych w rejonie 4</i>	<i>30</i>
ROZDZIAŁ 5 WŁAŚCIWOŚCI MANEWROWE	31
<i>Artykuł 5.01 Przepisy ogólne</i>	<i>31</i>
<i>Artykuł 5.02 Próby w ruchu</i>	<i>31</i>
<i>Artykuł 5.03 Odcinki do przeprowadzania prób w ruchu</i>	<i>31</i>
<i>Artykuł 5.04 Stopień załadowania statków i zestawów podczas prób w ruchu</i>	<i>31</i>
<i>Artykuł 5.05 Pokładowe urządzenia pomocnicze dla potrzeb próby w ruchu</i>	<i>32</i>
<i>Artykuł 5.06 Prędkość (postępowa)</i>	<i>32</i>
<i>Artykuł 5.07 Właściwości hamowania</i>	<i>32</i>
<i>Artykuł 5.08 Właściwości ruchu wstecz</i>	<i>32</i>
<i>Artykuł 5.09 Właściwości uniku</i>	<i>33</i>
<i>Artykuł 5.10 Właściwości zwrotu</i>	<i>33</i>
ROZDZIAŁ 6 URZĄDZENIA STEROWE	34
<i>Artykuł 6.01 Wymogi ogólne</i>	<i>34</i>
<i>Artykuł 6.02 System napędu maszyny sterowej</i>	<i>34</i>
<i>Artykuł 6.03 Hydrauliczny system napędowy maszyny sterowej</i>	<i>35</i>
<i>Artykuł 6.04 Źródło zasilania</i>	<i>35</i>
<i>Artykuł 6.05 Napęd ręczny</i>	<i>35</i>
<i>Artykuł 6.06 Urządzenia typu ster-śruba, napęd strugowodny, pędnik cykloidalny i ster strumieniowy dziobowy</i>	<i>36</i>
<i>Artykuł 6.07 Wskaźniki i instrumenty kontrolne</i>	<i>36</i>
<i>Artykuł 6.08 Regulatory prędkości skrętu</i>	<i>36</i>
<i>Artykuł 6.09 Testy</i>	<i>37</i>
ROZDZIAŁ 7 STERÓWKA	38
<i>Artykuł 7.01 Przepisy ogólne</i>	<i>38</i>
<i>Artykuł 7.02 Dobra widoczność</i>	<i>38</i>
<i>Artykuł 7.03 Ogólne wymogi dotyczące urządzeń obsługi, wskaźników i instrumentów kontrolnych</i>	<i>39</i>
<i>Artykuł 7.04 Szczególne wymogi dotyczące urządzeń obsługi, wskaźników i instrumentów kontrolnych serwomotorów i urządzeń sterowych</i>	<i>40</i>
<i>Artykuł 7.06 Urządzenia nawigacyjne i informacyjne</i>	<i>42</i>
<i>Artykuł 7.07 Urządzenie radiotelefoniczne dla statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym</i>	<i>42</i>
<i>Artykuł 7.08 Pokładowe urządzenia wewnętrznej łączności głosowej</i>	<i>43</i>
<i>Artykuł 7.09 Urządzenie alarmowe</i>	<i>43</i>

Artykuł 7.10 Ogrzewanie i wentylacja	43
Artykuł 7.11 Urządzenie do obsługi kotwic rufowych	43
Artykuł 7.12 Sterówki o regulowanej wysokości	44
Artykuł 7.13 Adnotacja w świadectwie zdolności żeglugowej dotycząca statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym	45
ROZDZIAŁ 8 WYMOGI DOTYCZĄCE BUDOWY MASZYN	46
Artykuł 8.01 Przepisy ogólne	46
Artykuł 8.02 Urządzenia bezpieczeństwa	46
Artykuł 8.03 Systemy napędowe	47
Artykuł 8.04 System odprowadzania spalin z silników spalinowych	47
Artykuł 8.05 Zbiorniki paliwa, przewody paliwowe i osprzęt	48
Artykuł 8.06 Przechowywanie olejów smarowych, rur i osprzętu	49
Artykuł 8.07 Przechowywanie olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, przewody i osprzęt	50
Artykuł 8.08 Systemy pomp zębowych i odwadniania	51
Artykuł 8.09 Zbieranie wody zaolejonej i oleju przepracowanego	52
Artykuł 8.10 Hałas emitowany przez statki	53
ROZDZIAŁ 9 EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I PYŁOWYCH Z SILNIKÓW SPALINOWYCH	54
Artykuł 9.00 Definicje	54
Artykuł 9.01 Przepisy ogólne	54
Artykuł 9.02 Wpis do świadectwa zdolności żeglugowej	55
Artykuł 9.03 Przepisy dotyczące instalacji silników spalinowych	55
Artykuł 9.04 Instrukcje producenta silnika	55
Artykuł 9.05 Badanie silników spalinowych	55
Artykuł 9.06 Kontrola instalacyjna	56
Artykuł 9.07 Kontrole okresowe	57
Artykuł 9.08 Kontrole specjalne	57
Artykuł 9.09 Szczegółowe wymagania dotyczące systemu obróbki gazów spalinowych	57
ROZDZIAŁ 10 URZĄDZENIA I INSTALACJE ELEKTRYCZNE	59
Artykuł 10.01 Przepisy ogólne	59
Artykuł 10.02 Systemy zasilania w energię	59
Artykuł 10.03 Zabezpieczenie przed dostępem do części niebezpiecznych, przedostaniem się ciał obcych oraz wody	60
Artykuł 10.04 Zabezpieczenie przeciwwybuchowe	60
Artykuł 10.05 Uziemienie ochronne	61
Artykuł 10.06 Dopuszczalne maksymalne napięcia	62
Artykuł 10.07 Systemy rozdzielcze	63
Artykuł 10.08 Połączenie z siecią lądową lub innymi sieciami zewnętrznymi	63
Artykuł 10.09 Przekazywanie prądu innym jednostkom	64
Artykuł 10.10 Generatory, silniki i transformatory	64
Artykuł 10.11 Baterie, akumulatory i ich ładowarki	65
Artykuł 10.12 Aparatura rozdzielcza i sterownicza	67
Artykuł 10.13 Wyłączniki awaryjne	69
Artykuł 10.14 Materiał instalacyjny	69
Artykuł 10.15 Kable, kable izolowane i systemy kablowe	70
Artykuł 10.16 Instalacje oświetleniowe	71
Artykuł 10.17 Światła nawigacyjne	71
Artykuł 10.18 Energoelektronika	72
Artykuł 10.19 Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa dla instalacji mechanicznych	73
Artykuł 10.20 Warunki badania instalacji elektronicznych	73
Artykuł 10.21 Wymiennosc elektromagnetyczna	74
ROZDZIAŁ 11 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE NAPĘDU ELEKTRYCZNEGO STATKÓW	75
ROZDZIAŁ 12 SPRZĘT ELEKTRONICZNY I SYSTEMY	80
ROZDZIAŁ 13 WYPOSAŻENIE	81
Artykuł 13.01 Wyposażenie kotwiczne	81
Artykuł 13.02 Pozostałe wyposażenie	83
Artykuł 13.03 Gaśnice przenośne	85

<i>Artykuł 13.04 Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach i pomieszczeniach dla pasażerów w celu ich ochrony</i>	86
<i>Artykuł 13.05 Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach</i>	87
<i>Artykuł 13.06 Wbudowane systemy gaśnicze do ochrony przedmiotów</i>	94
<i>Artykuł 13.07 Łodzie towarzyszące</i>	94
<i>Artykuł 13.08 Koła i kamizelki ratunkowe</i>	95
ROZDZIAŁ 14 BEZPIECZEŃSTWO NA STANOWISKACH ROBOCZYCH	96
<i>Artykuł 14.01 Przepisy ogólne</i>	96
<i>Artykuł 14.02 Ochrona przed upadkiem</i>	96
<i>Artykuł 14.03 Wymiary stanowisk roboczych</i>	97
<i>Artykuł 14.04 Schodnia pokładowa boczna</i>	97
<i>Artykuł 14.05 Dostęp do stanowisk roboczych</i>	97
<i>Artykuł 14.06 Wyjścia i wyjścia awaryjne</i>	98
<i>Artykuł 14.07 Urządzenia do wchodzenia</i>	98
<i>Artykuł 14.08 Pomieszczenia wewnętrzne</i>	98
<i>Artykuł 14.09 Ochrona przed hałasem i drganiami</i>	99
<i>Artykuł 14.10 Pokrywy luków</i>	99
<i>Artykuł 14.11 Wciągarki</i>	100
<i>Artykuł 14.12 Dźwigi</i>	100
<i>Artykuł 14.13 Przechowywanie łatwopalnych cieczy</i>	101
ROZDZIAŁ 15 POMIESZCZENIA DLA ZAŁOGI	102
<i>Artykuł 15.01 Przepisy ogólne</i>	102
<i>Artykuł 15.02 Szczególne wymagania projektowe dotyczące pomieszczeń dla załogi</i>	102
<i>Artykuł 15.03 Urządzenia sanitarne</i>	103
<i>Artykuł 15.04 Kuchnie</i>	104
<i>Artykuł 15.05 Instalacje wody pitnej</i>	104
<i>Artykuł 15.06 Ogrzewanie i wentylacja</i>	105
<i>Artykuł 15.07 Pozostałe wyposażenie pomieszczeń dla załogi</i>	105
ROZDZIAŁ 16 URZĄDZENIA GRZEWCZE, DO GOTOWANIA I CHŁODNICZE ZASILANE PALIWEM	106
<i>Artykuł 16.01 Przepisy ogólne</i>	106
<i>Artykuł 16.02 Stosowanie paliw płynnych, urządzenia zasilane olejem napędowym</i>	106
<i>Artykuł 16.03 Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju i urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju</i>	106
<i>Artykuł 16.04 Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju</i>	107
<i>Artykuł 16.05 Urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju</i>	107
<i>Artykuł 16.06 Urządzenia grzewcze z wymuszonym obiegiem powietrza</i>	108
<i>Artykuł 16.07 Ogrzewanie paliwem stałym</i>	108
ROZDZIAŁ 17 INSTALACJE GAZU PŁYNNEGO DLA CELÓW GOSPODARCZYCH	109
<i>Artykuł 17.01 Przepisy ogólne</i>	109
<i>Artykuł 17.02 Instalacje</i>	109
<i>Artykuł 17.03 Zbiorniki</i>	109
<i>Artykuł 17.04 Lokalizacja i układ jednostki zasilającej</i>	109
<i>Artykuł 17.05 Zbiorniki rezerwowe i puste</i>	110
<i>Artykuł 17.06 Regulatory ciśnienia</i>	110
<i>Artykuł 17.07 Ciśnienie</i>	111
<i>Artykuł 17.08 Doprowadzenia sztywne i elastyczne</i>	111
<i>Artykuł 17.09 System rozdzielczy</i>	111
<i>Artykuł 17.10 Odbiorniki gazu i ich instalacje</i>	112
<i>Artykuł 17.11 Wentylacja i odprowadzanie gazów spalinowych</i>	112
<i>Artykuł 17.12 Instrukcja użytkownika</i>	113
<i>Artykuł 17.13 Badanie</i>	113
<i>Artykuł 17.14 Warunki badania</i>	113
<i>Artykuł 17.15 Potwierdzenie zgodności</i>	114
ROZDZIAŁ 18 POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW	115
<i>Artykuł 18.00 Definicje</i>	115
<i>Artykuł 18.01 Przepisy ogólne</i>	116
<i>Artykuł 18.02 Wniosek o przyznanie homologacji typu</i>	117
<i>Artykuł 18.03 Procedura przyznawania homologacji typu</i>	118

Artykuł 18.04 Zmiany w homologacji typu	118
Artykuł 18.05 Zgodność homologacji typu	119
Artykuł 18.06 Sprawdzanie numerów seryjnych	119
Artykuł 18.07 Zgodność produkcji	120
Artykuł 18.08 Niezgodność z posiadającym homologację typem pokładowej oczyszczalni ścieków	120
Artykuł 18.09 Pomiary próbek losowych / Kontrola specjalna	121
Artykuł 18.10 Właściwe organy i służby techniczne	122
CZĘŚĆ III PRZEPISY SZCZEGÓLNE	123
ROZDZIAŁ 19 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW PASAŻERSKICH	123
Artykuł 19.01 Przepisy ogólne	123
Artykuł 19.02 Kadłub	123
Artykuł 19.03 Stateczność	125
Artykuł 19.04 Prześwit bezpieczny i wolna burta	131
Artykuł 19.05 Największa dopuszczalna liczba pasażerów	131
Artykuł 19.06 Pomieszczenia i strefy dla pasażerów	132
Artykuł 19.07 Układ napędowy	136
Artykuł 19.08 Urządzenia i sprzęt bezpieczeństwa	136
Artykuł 19.09 Środki ratunkowe	137
Artykuł 19.10 Instalacje elektryczne	139
Artykuł 19.11 Ochrona przeciwpożarowa	141
Artykuł 19.12 Gaszenie ognia	145
Artykuł 19.13 Organizacja bezpieczeństwa	147
Artykuł 19.14 Urządzenia do odbioru i odprowadzania ścieków bytowo-gospodarczych	148
Artykuł 19.15 Odstępstwa dla określonych statków pasażerskich	148
ROZDZIAŁ 20 WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DLA ŻAGLOWYCH STATKÓW PASAŻERSKICH NIEPŁYWAJĄCYCH PO RENIE (REJON R)	151
Artykuł 20.01 Zakres zastosowania części II i III	151
Artykuł 20.02 Wyjątki dla określonych typów żaglowych statków pasażerskich	151
Artykuł 20.03 Wymagania w zakresie stateczności dla statków pod żaglami	151
Artykuł 20.04 Budowa statków i wymagania mechaniczne	152
Artykuł 20.05 Olinowanie w ogólności	152
Artykuł 20.06 Maszty i drzewca w ogólności	152
Artykuł 20.07 Przepisy szczególne dotyczące masztów	153
Artykuł 20.08 Przepisy szczególne dotyczące steng masztu	154
Artykuł 20.09 Przepisy szczególne dotyczące bukszprytów	155
Artykuł 20.10 Przepisy szczególne dotyczące bomsteng	155
Artykuł 20.11 Przepisy szczególne dotyczące bomów grota	155
Artykuł 20.12 Przepisy szczególne dotyczące gaffi	156
Artykuł 20.13 Wymagania ogólne dla olinowania stałego i ruchomego	156
Artykuł 20.14 Przepisy szczególne dotyczące olinowania stałego	156
Artykuł 20.15 Przepisy szczególne dotyczące olinowania ruchomego	157
Artykuł 20.16 Okucia i elementy olinowania	159
Artykuł 20.17 Żagle	159
Artykuł 20.18 Wyposażenie	159
Artykuł 20.19 Testy	160
ROZDZIAŁ 21 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DLA JEDNOSTEK PRZEZNACZONYCH DO ŁĄCZENIA W ZESTAWY PCHANE, HOLOWANE LUB SPRZEŻONE	161
Artykuł 21.01 Jednostki pchające	161
Artykuł 21.02 Jednostki pchane	161
Artykuł 21.03 Jednostki przemieszczające jednostki sprzężone	162
Artykuł 21.04 Jednostki przemieszczane w zestawie	162
Artykuł 21.05 Jednostki przeznaczone do holowania	162
Artykuł 21.06 Próby w ruchu zestawów	162
Artykuł 21.07 Wpisy do świadectwa zdolności żeglugowej	163
ROZDZIAŁ 22 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DLA URZĄDZEŃ PŁYWAJĄCYCH	164
Artykuł 22.01 Przepisy ogólne	164
Artykuł 22.02 Odstępstwa	164

Artykuł 22.03 Wymagania dodatkowe	165
Artykuł 22.04 Pozostały prześwit bezpieczny	165
Artykuł 22.05 Pozostała wolna burta	165
Artykuł 22.06 Próba przechyłu	166
Artykuł 22.07 Dowód stateczności	166
Artykuł 22.08 Dowody stateczności w przypadku zmniejszonej pozostałej wolnej burty	168
Artykuł 22.09 Oznakowanie i wskaźniki zanurzenia	168
Artykuł 22.10 Urządzenia pływające bez dowodu stateczności	168
ROZDZIAŁ 23 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE ŁODZI ROBOCZYCH	169
Artykuł 23.01 Warunki pracy	169
Artykuł 23.02 Zastosowanie części II	169
Artykuł 23.03 Odstępstwa	169
Artykuł 23.04 Prześwit bezpieczny i wolna burta	169
Artykuł 23.05 Łodzie towarzyszące	170
ROZDZIAŁ 24 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE TRADYCYJNYCH JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH	171
Artykuł 24.01 Zastosowanie części II i III	171
Artykuł 24.02 Uznanie i wpis do świadectwa zdolności żeglugowej	171
Artykuł 24.03 Inne przepisy i wymagania	172
ROZDZIAŁ 25 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW MORSKICH	174
Artykuł 25.01 Przepisy dotyczące Renu (Rejon R)	174
ROZDZIAŁ 26 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW REKREACYJNYCH	175
Artykuł 26.01 Zastosowanie części II	175
ROZDZIAŁ 27 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE KONTENEROWCÓW	176
Artykuł 27.01 Przepisy ogólne	176
Artykuł 27.02 Warunki szczegółowe i metoda obliczania potwierdzenia stateczności dla transportu kontenerów niezabezpieczonych	176
Artykuł 27.03 Warunki szczegółowe i metoda obliczania potwierdzenia stateczności dla transportu kontenerów zabezpieczonych	179
Artykuł 27.04 Procedura szacowania stateczności na pokładzie	180
ROZDZIAŁ 28 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK DŁUŻSZYCH NIŻ 110 M	181
Artykuł 28.01 Zastosowanie części II	181
Artykuł 28.02 Wytrzymałość	181
Artykuł 28.03 Pływalność i stateczność	181
Artykuł 28.04 Wymagania dodatkowe	184
ROZDZIAŁ 29 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DLA STATKÓW O DUŻEJ PRĘDKOŚCI	186
Artykuł 29.01 Przepisy ogólne	186
Artykuł 29.02 Zastosowanie części II i III	186
Artykuł 29.03 Miejsca siedzące i pasy bezpieczeństwa	186
Artykuł 29.04 Wolna burta	186
Artykuł 29.05 Pływalność, stateczność i dalszy podział	187
Artykuł 29.06 Sterówka	187
Artykuł 29.07 Dodatkowe wyposażenie	188
Artykuł 29.08 Obszary zamknięte	188
Artykuł 29.09 Wyjścia i drogi ewakuacyjne	188
Artykuł 29.10 Ochrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów	188
ROZDZIAŁ 30 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK WYPOSAŻONYCH W URZĄDZENIA NAPĘDOWE LUB MECHANIZMY POMOCNICZE NAPĘDZANE PALIWAMI O TEMPERATURZE ZAPŁONU RÓWNEJ LUB NIŻSZEJ NIŻ 55 °C	190
Artykuł 30.01 Przepisy ogólne	190
Artykuł 30.02 Testowanie	190
Artykuł 30.03 Organizacja bezpieczeństwa	191
Artykuł 30.04	192
(bez treści)	192
Artykuł 30.05 Oznakowanie	192
Artykuł 30.06 Niezależny układ napędowy	192
Artykuł 30.07 Służby techniczne	192

ROZDZIAŁ 31 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PRZY MINIMALNEJ LICZBIE CZŁONKÓW ZAŁOGI	193
<i>Artykuł 31.01 Wyposażenie statków</i>	193
<i>Artykuł 31.02 Standard S1</i>	193
<i>Artykuł 31.03 Standard S2</i>	194
CZĘŚĆ IV PRZEPISY PRZEJŚCIOWE	196
ROZDZIAŁ 32 PRZEPISY PRZEJŚCIOWE W ODNIENIENIU DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO RENIE (REJON R)	196
<i>Artykuł 32.01</i>	196
<i>Stosowalność przepisów przejściowych w odniesieniu do jednostek, które obecnie są eksploatowane</i>	196
<i>Artykuł 32.02</i>	196
<i>Przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek, które są obecnie eksploatowane</i>	196
<i>Artykuł 32.03</i>	222
<i>Dodatkowe przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek, które zostały zwodowane przed dniem lub w dniu 1 kwietnia 1976 r.</i>	222
<i>Artykuł 32.04</i>	225
<i>Inne przepisy przejściowe</i>	225
<i>Artykuł 32.05</i>	227
<i>Przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek nieobjętych art. 32.01</i>	227
ROZDZIAŁ 33	250
PRZEPISY PRZEJŚCIOWE DLA JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH WYŁĄCZNIE PO DROGACH WODNYCH POZA REJONEM R.....	250
<i>Artykuł 33.01</i>	250
<i>Stosowanie przepisów przejściowych dla jednostek będących już w eksploatacji</i>	250
<i>Artykuł 33.02</i>	250
<i>Przepisy przejściowe dotyczące jednostek nadal pozostających w eksploatacji</i>	250
<i>Artykuł 33.03</i>	269
<i>Dodatkowe przepisy przejściowe dotyczące jednostek wodowanych, które zostały zwodowane przed dn. 1 stycznia 1985 r.</i>	269
<i>Artykuł 33.04</i>	273
<i>Łodzie towarzyszące, które znajdowały się na pokładzie jednostki przed dniem 1.1.2009</i>	273
<i>Artykuł 33.05</i>	273
<i>Pozostałe przepisy przejściowe</i>	273
ZAŁĄCZNIKI DO NORMY EUROPEJSKIEJ	274
CZĘŚĆ I (BEZ TREŚCI)	275
ZAŁĄCZNIK 1 (BEZ TREŚCI)	275
ZAŁĄCZNIK 2 (BEZ TREŚCI)	275
ZAŁĄCZNIK 3 (BEZ TREŚCI)	275
CZĘŚĆ II DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONKRETNICH URZĄDZEŃ UŻYWANYCH NA POKŁADZIE.....	276
ZAŁĄCZNIK 4 SYGNAŁY BEZPIECZEŃSTWA	276
ZAŁĄCZNIK 5 URZĄDZENIA NAWIGACYJNE I INFORMACYJNE	279
<i>Część I</i>	281
<i>Minimalne wymagania i warunki badania radarowej instalacji nawigacyjnej stosowanej w żegludze śródlądowej</i>	281
<i>Część II</i>	285
<i>Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania wskaźników skrzytu stosowanych w żegludze śródlądowej</i>	285
<i>Część III</i>	294
<i>Wymogi dotyczące badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrzytu w żegludze śródlądowej</i>	294
<i>Część IV</i>	298

Wymagania minimalne, wymagania dotyczące badań instalacji i działania sprzętu AIS śródlądowego w żegludze śródlądowej	298
Część V	300
Wymagania minimalne, wymagania dotyczące badań instalacji i działania tachografów w żegludze śródlądowej	300
Część VI	303
(bez treści)	303
ZAŁĄCZNIK 6 PROTOKÓŁ PARAMETRÓW SILNIKA	304
ZAŁĄCZNIK 7 POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW	307
Część I	308
Przepisy uzupełniające	308
Część II	311
Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków przeznaczonych do montażu na statkach żeglugi śródlądowej	311
Część III	313
Świadectwo homologacji typu	313
Część IV	318
System numerowania homologacji typu	318
Część V	319
Zbiornicze zestawienie homologacji typu dla typów pokładowych oczyszczalni ścieków	319
Część VI	320
Zbiornicze zestawienie wyprodukowanych pokładowych oczyszczalni ścieków	320
Część VII	321
Arkusz danych pokładowych oczyszczalni ścieków posiadających homologację typu	321
Część VIII	322
Rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków na potrzeby kontroli specjalnej	322
Dodatek IX	326
Procedura badania	326
ZAŁĄCZNIK 8 PRZEPISY UZUPEŁNIAJĄCE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK DZIAŁAJĄCYCH NA PALIWACH O TEMPERATURZE ZAPŁONU RÓWNEJ LUB NIŻSZEJ NIŻ 55 °C	336
Część I	336
Gaz płynny (LNG)	336
INSTRUKCJE DOTYCZĄCE STOSOWANIA NORMY TECHNICZNEJ	352
CZĘŚĆ I PRZEPISY OGÓLNE	353
ESI-I-1 (BEZ TREŚCI)	353
ESI-I-2 EKSPERCI I OSOBY KOMPETENTNE	354
CZĘŚĆ II PRZEPISY DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW, ICH WYPOSAŻENIA I SPRZĘTU .	356
ESI-II-1 MINIMALNA GRUBOŚĆ KADŁUBA DLA BAREK HOLOWANYCH	356
ESI-II-2 MONTAŻ PŁYT NAKŁADKOWYCH NA KADŁUBIE	357
ESI-II-3 MINIMALNA WSKAZANA PRĘDKOŚĆ NAPRZÓD, WŁAŚCIWOŚCI HAMOWANIA ORAZ WŁAŚCIWOŚCI RUCHU WSTECZ	359
ESI-II-4 ZDOLNOŚĆ WYKONANIA MANEWRU OMIJANIA I WŁAŚCIWOŚCI ZWROTU	384
ESI-II-5 POMIARY HAŁASU	390
ESI-II-7 INSTALACJE DO GROMADZENIA ZUŻYTEGO OLEJU	405
ESI-II-8 (BEZ TREŚCI)	406
ESI-II-9 SPECJALNE KOTWICE O OBNIŻONEJ MASIE	407
ESI-II-10 AUTOMATYCZNE CIŚNIENIOWE INSTALACJE TRYSKACZOWE	412
ESI-II-11 PRĘDKOŚĆ STEROWNA STATKU PORUSZAJĄCEGO SIĘ SIŁĄ WŁASNEGO NAPĘDU	414
ESI-II-12 ODPOWIEDNI SYSTEM ALARMU PRZECIWPÓŻAROWEGO	415

ESI-II-13 WZÓR OGRANICZONEGO ORIENTACYJNEGO SCHEMATU INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ DLA JEDNOSTEK, KTÓRE ZOSTAŁY ZWODOWANE W DNIU 1 KWIETNIA 1976 R. LUB PRZED TĄ DATĄ.....	420
CZĘŚĆ III PRZEPISY SZCZEGÓLNE	422
ESI-III-1 ZASTOSOWANIE WYMAGAŃ ROZDZIAŁU 19	422
ESI-III-2 SZCZEGÓLNE POTRZEBY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA OSÓB Z OGRANICZONĄ MOŻLIWOŚCIĄ PRZEMIESZCZANIA SIĘ.....	424
ESI-III-3 WYTRZYMAŁOŚĆ WODOSZCZELNYCH OKIEN	427
ESI-III-4 SYSTEM INSTRUKCJI BEZPIECZEŃSTWA	428
ESI-III-5 ODPOWIEDNIE PRZECIWGAZOWE URZĄDZENIA OSTRZEGAWCZE.....	432
ESI-III-6 SYSTEMY SPRZĘGANIA I URZĄDZENIA SPRZĘGAJĄCE PRZEZNACZONE DLA JEDNOSTEK PRZEMIESZCZAJĄCYCH LUB PRZEMIESZCZANYCH W ZESTAWACH SZTYWNYCH.....	436
ESI-III-7 ZBIORNIKI PALIWA NA URZĄDZENIACH PŁYWAJĄCYCH	439
ESI-III-8 STATKI REKREACYJNE	440
ESI-III-9 PRÓBA PŁYWALNOŚCI, PRZEGŁĘBIENIA I STATECZNOŚCI ROZDZIELONYCH CZĘŚCI STATKU	441
ESI-III-10 WYPOSAŻENIE STATKÓW, KTÓRE MUSZĄ BYĆ EKSPLOATOWANE ZGODNIE ZE STANDARDAMI S1 I S2.....	442
CZĘŚĆ IV PRZEPISY PRZEJŚCIOWE	446
ESI-IV-1 STOSOWANIE PRZEPISÓW PRZEJŚCIOWYCH	446

CZĘŚĆ I PRZEPISY OGÓLNE

ROZDZIAŁ 1 PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1.01 Definicje

Do celów niniejszego standardu stosuje się następujące definicje

1. Typy jednostek

- 1.1 'jednostka': statek lub urządzenie pływające;
- 1.2 'statek': statek żeglugi śródlądowej lub statek morski;
- 1.3 'statek żeglugi śródlądowej': statek przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi śródlądowej;
- 1.4 'statek morski': statek zatwierdzony i przeznaczony głównie do żeglugi morskiej lub przybrzeżnej;
- 1.5 'zbiornikowiec z napędem silnikowym': statek przeznaczony do przewozu towarów w zbiornikach stałych, poruszający się za pomocą własnej siły napędowej;
- 1.6 'statek towarowy z napędem silnikowym': statek przeznaczony do przewozu towarów, poruszający się za pomocą własnej siły napędowej i niebędący zbiornikowcem z napędem silnikowym;
- 1.7 'barka kanałowa': statek żeglugi śródlądowej nieprzekraczający 38,5 m długości oraz 5,05 m szerokości;
- 1.8 'holownik': statek zbudowany wyłącznie w celu holowania;
- 1.9 'pchacz': statek zbudowany wyłącznie w celu przemieszczania zestawu pchanego;
- 1.10 'barka holowana': barka holowana zbiornikowa lub barka holowana towarowa;
- 1.11 'barka holowana zbiornikowa': statek bez własnego napędu przeznaczony do przewozu towarów w zbiornikach stałych i zbudowany w celu przemieszczania poprzez holowanie, lub z napędem umożliwiającym jedynie wykonywanie niewielkich przemieszczeń;
- 1.12 'barka holowana towarowa': statek bez własnego napędu przeznaczony do przewozu towarów i zbudowany w celu przemieszczania poprzez holowanie, lub z napędem umożliwiającym jedynie wykonanie niewielkich przemieszczeń i niebędący barką holowaną zbiornikową;
- 1.13 'barka pchana': barka pchana zbiornikowa, barka pchana towarowa lub barka pchana przewożona statkiem;

- 1.14 'barka pchana zbiornikowa': statek przeznaczony do przewozu towarów w zbiornikach stałych, zbudowany lub specjalnie przystosowany w celu przemieszczania poprzez pchanie, bez własnego napędu lub z napędem umożliwiającym jedynie wykonanie niewielkich przemieszczeń, gdy nie należy do zestawu pchanego;
- 1.15 'barka pchana towarowa': statek niebędący barką pchaną zbiornikową, przeznaczony do przewozu towarów, zbudowany lub specjalnie przystosowany w celu przemieszczania poprzez pchanie, bez własnego napędu lub z napędem umożliwiającym jedynie wykonanie niewielkich przemieszczeń, gdy nie należy do zestawu pchanego;
- 1.16 'barka pchana przewożona statkiem': barka pchana zbudowana do przewożenia na pokładzie statku morskiego i żeglugi na śródlądowych drogach wodnych;
- 1.17 'statek pasażerski': statek wycieczkowy lub kabinowy zbudowany lub przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;
- 1.18 'pasażerski statek żaglowy': statek pasażerski zbudowany i przystosowany do poruszania się także za pomocą żagli;
- 1.19 'statek wycieczkowy': statek pasażerski bez sypialnych kabin pasażerskich;
- 1.20 'statek kabinowy': statek pasażerski z sypialnymi kabinami pasażerskimi;
- 1.21 'statek o dużej prędkości': jednostka z napędem, która może osiągać prędkość ponad 40km/h względem wody;
- 1.22 'urządzenie pływające': konstrukcja pływająca ze znajdującymi się na niej urządzeniami roboczymi, takimi jak dźwigi, pogłębiarki, kafary lub podnośniki;
- 1.23 'łódź robocza': statek, który dzięki swej budowie i wyposażeniu nadaje się i jest przeznaczony do użytku na budowach, np. barka rekultywacyjna, barka dennokłapowa lub pokładowa, ponton lub narzucarka kamienia;
- 1.24 'statek rekreacyjny': statek niebędący statkiem pasażerskim, przeznaczony do celów sportowych i rekreacyjnych;
- 1.25 'łódź towarzysząca': łódź służąca do celów transportowych, ratowniczych i roboczych;
- 1.26 'instalacja pływająca': konstrukcja pływająca, z reguły nieprzeznaczona do przemieszczania, jak np. zakład kąpielowy, dok, molo lub hangar łodzi;
- 1.27 'obiekt pływający': tratwa lub inne obiekty pojedynczo lub zespołowo zdolne do żeglugi, niebędący statkiem, urządzeniem pływającym ani instalacją pływającą;
- 1.28 'tradycyjna jednostka pływająca': jednostka, która, z uwagi na swój wiek, charakter technicznych lub konstrukcję, unikalność, znaczenie dla zachowania zasad tradycyjnego żeglarstwa lub technik żeglugi śródlądowej lub znaczenia dla danego okresu z historycznego punktu widzenia, jest warta zachowania, i jest eksploatowana w szczególności w celach demonstracyjnych lub jej replika;
- 1.29 'replika tradycyjnej jednostki pływającej': jednostka zbudowana głównie z oryginalnych materiałów, przy zastosowaniu odpowiedniego sposobu konstrukcji zgodnie z planami lub wzorami jako tradycyjna jednostka pływająca;

2. Zestawienia jednostek

- 2.1 'zestaw': zestaw sztywny lub zestaw holowany;
- 2.2 'formacja': sposób zestawienia zestawu;
- 2.3 'zestaw sztywny': zestaw pchany lub zestaw sprzężony;
- 2.4 'zestaw pchany': sztywne zestawienie jednostek, z których co najmniej jedna umieszczona jest przed jednostką (obiema jednostkami) o napędzie mechanicznym, która przemieszcza (które przemieszczają) zestaw i jest określana jako „pchacz” („pchacze”); zestaw złożony z pchacza i jednostki pchanej sprzężonych elastycznie, jest także uważany za sztywny;
- 2.5 'zestaw sprzężony': zestawienie jednostek sztywno sprzężonych burtami, z których żadna nie znajduje się przed jednostką o napędzie maszynowym prowadzącą zestaw;
- 2.6 'zestaw holowany': zestawienie jednej lub więcej jednostek, instalacji pływających lub obiektów pływających holowanych przez jedną lub więcej jednostek o napędzie maszynowym należących do zestawu;

3. Poszczególne strefy jednostek

- 3.1 'maszynownia główna': pomieszczenie, w którym ustawione są urządzenia napędowe;
- 3.2 'maszynownia': pomieszczenie, w którym ustawione są silniki spalinowe;
- 3.3 'kotłownia': pomieszczenie, w którym ustawiona jest napędzana paliwem instalacja do wytwarzania pary lub rozgrzewania oleju grzewczego;
- 3.4 'elektryczne pomieszczenie serwisowe' pomieszczenie, w którym znajdują się części składowe elektrycznego układu napędowego, takie jak szafy sterownicze lub silniki elektryczne, i które nie jest maszynownią główną lub maszynownią;
- 3.5 'nadbudówka zamknięta': ciągła, wodoszczelna, stała konstrukcja o stałych ścianach trwale i wodoszczelnie połączonych z pokładem;
- 3.6 'sterówka': pomieszczenie, w którym zainstalowane są urządzenia obsługi i kontroli niezbędne do prowadzenia statku;
- 3.7 'pomieszczenie dla załogi': pomieszczenia przeznaczone dla osób zwykle mieszkających na statku, w tym kuchnie, pomieszczenia magazynowe, toalety, łazienki, pralnie, przejścia, ale nie sterówka;
- 3.8 'pomieszczenie pasażerskie': pomieszczenia oraz zamknięte strefy przeznaczone dla pasażerów na pokładzie, jak pomieszczenia mieszkalne, biura, sklepy, salony fryzjerskie, suszarnie, pralnie, sauny, toalety, łazienki, przejścia, łączniki i schody otwarte;
- 3.9 'ośrodek sterowania': sterówka, pomieszczenie zawierające awaryjny agregat prądowłórczy lub jego części lub pomieszczenie dla personelu pokładowego lub członków załogi do stałej obsługi sygnalizatorów przeciwpożarowych, zdalnej obsługi drzwi lub przeciwpożarowych klap odcinających;
- 3.10 'szyb schodowy': szyb wewnętrznej klatki schodowej lub windy;

- 3.11 'pomieszczenie mieszkalne': pomieszczenie dla załogi lub pomieszczenie pasażerskie. Na statkach pasażerskich kuchni nie uznaje się za pomieszczenie mieszkalne;
- 3.12 'kuchnia': pomieszczenie z kuchenką lub podobnym miejscem do przygotowywania posiłków;
- 3.13 'magazyn': pomieszczenie do przechowywania płynów łatwopalnych lub pomieszczenie o powierzchni ponad 4 m² do przechowywania zapasów;
- 3.14 'ładownia': otwarta lub zamknięta pokrywami luku część statku ograniczona z przodu i z tyłu grodziami, przeznaczona do przewozu towarów opakowanych lub luzem, lub do przyjęcia zbiorników niestanowiących części kadłuba;
- 3.15 'zbiornik stały': zbiornik na stałe związany ze statkiem, przy czym ściany zbiornika może tworzyć sam kadłub albo ścianki niestanowiące części kadłuba;
- 3.16 'stanowisko robocze': miejsce, w którym członkowie załogi wykonują swe obowiązki służbowe, w tym schodnia, bom i łódź towarzysząca;
- 3.17 'przejście': obszar służący zwykle do ruchu osób i towarów;
- 3.18 'obszar bezpieczny': obszar ograniczony na zewnątrz pionową powierzchnią biegnącą w odległości $1/5 B_{WL}$ równoległe do przebiegu poszycia w linii największego zanurzenia;
- 3.19 'miejsca zbiórki': specjalnie chronione miejsca na statku, w których zbierają się pasażerowie w razie niebezpieczeństwa;
- 3.20 'miejsca ewakuacji': część miejsc zbiórki na statku, z których można dokonać ewakuacji osób;
- 3.21 'atmosfera wybuchowa': mieszanina z powietrzem, w warunkach atmosferycznych, substancji łatwopalnych substancji w postaci gazów, par, mgieł i pyłów, włókien lub nitek, które po nastąpieniu zapłonu, pozwala na samopodtrzymujące się rozprzestrzenianie się płomienia;
- 3.22 'obszar zagrożony wybuchem': to obszar, w którym występuje lub można oczekiwać występowania gazowej atmosfery wybuchowej w ilościach, które wymagają szczególnych środków ostrożności przy budowie, instalacji i użytkowaniu urządzeń;
- 3.23 'strefy': klasyfikacja obszarów zagrożonych wybuchem oparta na częstotliwości występowania i czasu trwania atmosfery wybuchowej;
- 'strefa 0': obszary, w których atmosfera wybuchowa jest obecna stale, przez długi okres czasu lub często.
- 'strefa 1': obszary, w których przestrzeń zagrożona wybuchem może występować sporadycznie podczas normalnej eksploatacji.
- 'strefa 2': obszary, w których przestrzeń zagrożona wybuchem prawdopodobnie nie wystąpi podczas normalnej eksploatacji, ale jeśli faktycznie wystąpi, będzie utrzymywać się jedynie przez krótki okres czasu. Obszary te obejmują również obszary bezpośrednio przylegające do strefy 1, które nie są oddzielone od siebie w sposób gazoszczelny.

3.24 'certyfikowane urządzenia elektryczne bezpiecznego typu' urządzenia elektryczne, które zostały przetestowane i zatwierdzone przez właściwy organ pod względem bezpieczeństwa pracy w atmosferze wybuchowej;

4. Pojęcia z zakresu techniki okrętowej

4.1 'wodnica maksymalnego zanurzenia': płaszczyzna wodnicowa odpowiadająca maksymalnemu zanurzeniu, przy którym statek ma zezwolenie na uprawianie żeglugi;

4.2 'prześwit bezpieczny': odległość pomiędzy wodnicą maksymalnego zanurzenia i równoległą do niej płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt, powyżej którego statek nie jest już wodoszczelny;

4.3 'pozostały prześwit bezpieczny': w przechyle statku pionowa odległość pomiędzy lustrem wody a najniższym punktem zanurzonej burty, powyżej którego statek nie jest już uważany za wodoszczelny;

4.4 'wolna burta 'F': odległość pomiędzy wodnicą maksymalnego zanurzenia a równoległą do niej płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt schodni pokładowej bocznej lub, jeśli nie ma schodni pokładowej bocznej, najniższy punkt górnej krawędzi burty statku;

4.5 'pozostała wolna burta': w przechyle statku pionowa odległość pomiędzy lustrem wody a górną krawędzią pokładu w najniższym punkcie zanurzonej burty lub, gdy nie ma pokładu, najniższym punkcie górnej krawędzi stałej burty statku;

4.6 'linia graniczna': wyobrażona linia przebiegająca na burcie nie mniej niż 10 cm poniżej pokładu grodziowego i nie mniej niż 10 cm poniżej najniższego niewodoszczelnego punktu na burcie statku. Gdy nie ma pokładu grodziowego, należy przyjąć linię przebiegającą nie mniej niż 10 cm poniżej najniższej linii, do której poszycie jest wodoszczelne;

4.7 'wyporność objętościowa' albo 'V': zanurzona objętość statku w m³;

4.8 'masa całkowita statku z ładunkiem' albo 'Δ': całkowita masa statku wraz z ładunkiem, w t;

4.9 'współczynnik pełnotliwości' albo 'C_B': stosunek wyporności do iloczynu długości L_{WL} , szerokości B_{WL} i zanurzenia T ;

4.10 'powierzchnia nawiewu' albo 'A_v': powierzchnia burty statku ponad linią wody w m²;

4.11 'pokład grodziowy': pokład, do którego sięgają wymagane grodzie wodoszczelne i od którego mierzy się wolną burtę;

4.12 'gródź': zazwyczaj pionowa ściana wzniesiona do określonej wysokości, dzieląca statek i ograniczona dnem statku, burtami lub innymi grodziami;

4.13 'gródź poprzeczna': gródź sięgająca od jednej burty statku do drugiej;

4.14 'ściana': płaszczyzna dzieląca, zwykle pionowa;

4.15 'ściana działowa': ściana niewodoszczelna;

4.16 'długość' albo 'L': maksymalna długość kadłuba w m, bez steru i bukszprytu;

- 4.17 'długość całkowita' albo ' L_{OA} ': maksymalna długość jednostki w m, wraz ze wszystkimi stałymi urządzeniami, takimi jak części układu sterowniczego i napędowego, urządzenia mechaniczne i tym podobne;
- 4.18 'długość na wodnicy' albo ' L_{WL} ': mierzona na wodnicy największego zanurzenia maksymalna długość kadłuba w m;
- 4.19 'szerokość' albo ' B ': maksymalna szerokość kadłuba w m, mierzona na zewnętrznej stronie stalowego poszycia (bez kół łopatkowych, odbojnic itp.);
- 4.20 'szerokość całkowita' albo ' B_{OA} ': maksymalna szerokość jednostki w m wraz ze wszystkimi stałymi urządzeniami, takimi jak koła łopatkowe, odbojnice, urządzenia mechaniczne itp.;
- 4.21 'szerokość na wodnicy' albo ' B_{WL} ': maksymalna szerokość kadłuba w m mierzona po zewnętrznej stronie stalowego poszycia na wodnicy maksymalnego zanurzenia;
- 4.22 'wysokość boczna' albo ' H ': najmniejsza pionowa odległość w m pomiędzy dolną krawędzią poszycia dna lub stępki oraz najniższym punktem pokładu na burcie statku;
- 4.23 'zanurzenie' albo ' T ': pionowa odległość w m od najniższego punktu kadłuba na dolnej krawędzi poszycia dna lub stępki do poziomu maksymalnego zanurzenia;
- 4.24 'całkowite zanurzenie' lub ' T_{OA} ': pionowa odległość w m od najniższego punktu kadłuba wraz ze stępką lub innymi elementami do poziomu wodnicy maksymalnego zanurzenia;
- 4.25 'pion dziobowy': linia pionowa w przednim punkcie przecięcia kadłuba z poziomem maksymalnego zanurzenia;
- 4.26 'wolna szerokość schodni pokładowej bocznej': odległość pomiędzy linią pionową przechodzącą przez najdalej wysunięty w przestrzeń schodni pokładowej bocznej element konstrukcyjny przy zrębnicy luku a linią pionową przechodzącą przez wewnętrzną krawędź zabezpieczeń przeciwupadkowych (relingi, listwa przypodłogowa) po zewnętrznej stronie schodni pokładowej bocznej;

5. Urządzenia sterowe

- 5.1 'urządzenie sterowe': każde urządzenie niezbędne do sterowania statkiem, w celu zapewnienia mu zdolności manewrowej określonej w rozdziale 5;
- 5.2 'ster': korpus steru lub sterów z trzonem steru, wraz z kwadrantem i elementami łączącymi z maszyną sterową ;
- 5.3 'maszyna sterowa': część urządzenia sterowego, które wprawia ster w ruch;
- 5.4 'napęd maszyny sterowej': napęd maszyny sterowej pomiędzy źródłem energii a maszyną sterową;
- 5.5 (bez treści);
- 5.6 'układ sterowniczy': elementy konstrukcyjne i obwody służące do sterowania silnikowego napędu maszyny sterowej;

- 5.7 'system napędowy maszyny sterowej': napęd maszyny sterowej, jego sterowanie i ich źródło energii;
- 5.8 'napęd ręczny steru': napęd, przy którym przekładnia mechaniczna uruchamiana ręcznie poprzez koło sterowe powoduje ruch steru bez dodatkowego źródła energii;
- 5.9 'napęd hydrauliczny z obsługą ręczną': napęd ręczny steru z przekładnią hydrauliczną;
- 5.10 'regulator prędkości skrętu': urządzenie, które po wprowadzeniu wartości wyjściowych automatycznie powoduje i utrzymuje określoną prędkość zmiany kursu statku;
- 5.11 'jednoosobowe stanowisko radarowe': stanowisko kontrolno-sterownicze zorganizowane w sposób umożliwiający jednej osobie prowadzenie statku przy nawigacji radarowej;

6. Własności elementów konstrukcyjnych i materiałów

- 6.1 'wodoszczelne': elementy konstrukcyjne lub urządzenia wyposażone w sposób zapobiegający przedostaniu się do nich wody;
- 6.2 'strugoszczelne i odporne na działanie warunków atmosferycznych': elementy konstrukcyjne lub urządzenia wyposażone w taki sposób, że w normalnych warunkach pozwalają na przedostanie się do nich jedynie nieznacznych ilości wody;
- 6.3 'gazoszczelne': elementy konstrukcyjne lub urządzenia wyposażone w sposób zapobiegający przedostaniu się do nich gazów i oparów;
- 6.4 'niepalny': materiał, który nie pali się, ani nie wytwarza palnych oparów w ilościach wystarczających do samozapłonu przy ogrzaniu do ok. 750 °C;
- 6.5 'wstrzymujący płomień': materiał, który lub przynajmniej którego powierzchnia ogranicza rozszerzanie się płomienia zgodnie z procedurą prób, o której mowa w art. 19.11 ust. 1 lit. c);
- 6.6 'samogasnąca': właściwość substancji palącej się, która gaśnie samoczynnie w krótkim czasie po usunięciu źródła zapłonu, tzn. po jego usunięciu nie kontynuuje spalania;
- 6.7 'ognioodporność': właściwość elementów konstrukcyjnych lub urządzeń wykazana procedurami prób, o których mowa w art. 19.11 ust. 1 lit. d);
- 6.8 'kodeks procedur prób ogniowych': Międzynarodowy kodeks stosowania procedur prób ogniowych przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na mocy rezolucji MSC.307(88)¹;

7. Światła nawigacyjne, urządzenia nawigacyjne i informacyjne

- 7.1 'światła nawigacyjne': światło lamp sygnalizacyjnych służące wskazywaniu statków;
- 7.2 'sygnały świetlne': światło używane jako uzupełnienie sygnałów wizualnych lub dźwiękowych;

¹ Rezolucja MSC.307(88) przyjęta w dniu 3 grudnia 2010 roku - Międzynarodowy kodeks stosowania procedur prób ogniowych.

- 7.3 'radarowa instalacja nawigacyjna': elektroniczne narzędzie nawigacyjne do wykrywania i prezentacji otoczenia i ruchu;
- 7.4 'ECDIS śródlądowy': znormalizowany system elektronicznej prezentacji map nawigacyjnych dla żeglugi śródlądowej i związanych z nimi informacji, używany w rozumieniu obecnie obowiązującej normy ECDIS śródlądowego, prezentujący wybrane informacje z typowej dla danego producenta elektronicznej mapy nawigacyjnej dla żeglugi śródlądowej i opcjonalnie odczyty innych czujników pomiarowych danej jednostki
- 7.5 'sprzęt ECDIS śródlądowego': aparatura do prezentacji elektronicznych map nawigacyjnych dla żeglugi śródlądowej, która może pracować w dwóch różnych trybach: informacyjnym i nawigacyjnym;
- 7.6 'tryb informacyjny': użycie ECDIS-u śródlądowego wyłącznie do celów informacyjnych bez nałożonego obrazu radarowego;
- 7.7 'tryb nawigacyjny': użycie ECDIS-u śródlądowego z nałożonym obrazem radarowym przy sterowaniu jednostką;
- 7.8 'sprzęt AIS śródlądowego': sprzęt zainstalowany na pokładzie statku wykorzystywany w rozumieniu obecnie obowiązującej normy dotyczącej systemów kontroli ruchu statków (VTT);
- 7.9 'norma dotycząca systemów kontroli ruchu statków (VTT)': 'Norma kontroli ruchu statków w żegludze śródlądowej' zgodnie ze specyfikacjami technicznymi określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 2019/838¹ lub równoważną normę przyjętą przez CESNI;
- 7.10 'norma dla ECDIS śródlądowego': 'System Obrazowania Map Elektronicznych i Informacji w Żegludze Śródlądowej' zgodnie ze specyfikacjami technicznymi określonymi w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 909/2013² zmienionym rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2018/1973³;
- 7.11 'Norma testowa dla AIS śródlądowego': 'Norma testowa CESNI dla AIS śródlądowego' Wydanie 2.0⁴;

8. Silniki

(bez treści);

9. Pokładowe oczyszczalnie ścieków

(bez treści);

¹ Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr. 2019/838 z dnia 20 lutego 2019 r. w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemów śledzenia i namierzania statków oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 415/2007 (Dz.U. L 138/31 z dnia 24.5.2019).

² Rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr. 909/2013 z dnia 10 września 2013 r. w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemu obrazowania elektronicznych map i informacji (ECDIS śródlądowego) o których mowa w dyrektywie 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 258 z dnia 28.9.2013).

³ Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1973 z dnia 7 grudnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 909/2013 w sprawie specyfikacji technicznych dotyczących systemu obrazowania elektronicznych map i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowego), o których mowa w dyrektywie 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324/1 z dnia 19.12.2018 r).

⁴ Norma testowa dla AIS śródlądowego, Wydanie 3.0; Uchwała CESNI nr 2017-II-xx z dnia 13 października 2020 r.

10. Instytucje klasyfikacyjne, eksperci i kompetentne osoby

- 10.1 'uznana instytucja klasyfikacyjna': instytucja klasyfikacyjna zweryfikowana według procedur CKŻR lub UE odpowiednio.
- 10.2 'najwyższa klasa': najwyższą klasę przyznaje się statkowi, w przypadku gdy
- kadłub, obejmujący urządzenia sterujące i manewrowe, jak również kotwice i łańcuchy kotwiczne, są zgodne z przepisami ustanowionymi przez uznaną instytucję klasyfikacyjną i zostały zbudowane i przetestowane pod jej nadzorem.
 - urządzenia napędowe oraz silniki pomocnicze, urządzenia mechaniczne i elektryczne, wymagane do obsługi pokładowej, zostały wyprodukowane i przetestowane zgodnie z przepisami instytucji klasyfikacyjnej i zainstalowane pod jej nadzorem; urządzenie jako całość powinno pomyślnie przejść kontrolę poinstalacyjną.
- 10.3 'ekspert': osoba uznawana przez właściwy organ lub upoważnioną instytucję za osobę posiadającą wiedzę specjalistyczną w danej dziedzinie na podstawie posiadanego wykształcenia i doświadczenia zawodowego, znająca biegle stosowne zasady i przepisy oraz ogólnie przyjęte przepisy techniczne (np. normy EN, odnośne przepisy prawa, przepisy techniczne) w stopniu wystarczającym do dokonania oceny bezpieczeństwa eksploatacyjnego odpowiednich systemów i sprzętu;
- 10.4 'kompetentna osoba': osoba, która na podstawie swojego wykształcenia zawodowego i doświadczenia zdobyła wystarczającą wiedzę w danej dziedzinie oraz posiada wystarczającą znajomość odpowiednich zasad i przepisów oraz ogólnie przyjętych zasad technicznych (takich jak normy EN, stosowne przepisy, zasady techniczne), aby móc ocenić bezpieczeństwo eksploatacyjne odpowiednich systemów i urządzeń;

11. Wyposażenie elektryczne, instalacje i napęd elektryczny

- 11.1 'źródło zasilania' nośnik energii lub konwerter energii wykorzystywany do wytwarzania energii użytkowej. W przypadku układów napędowych steru maszyn sterowych – zazwyczaj zasilanie w energię układu napędowego maszyny sterowej i układu sterowniczego w postaci okrętowej sieci elektrycznej albo baterii, alternatywnie akumulatora lub silnika spalinowego;
- 11.2 'źródło energii elektrycznej' - źródło energii, z którego pozyskiwana jest energia elektryczna - zwykle silnik spalinowy wewnętrznego spalania wyposażony w konwerter energii, np. generator lub bateria, lub alternatywnie akumulator;
- 11.3 'akumulator' – urządzenie wielokrotnego ładowania magazynujące energię elektryczną na zasadzie elektrochemicznej;
- 11.4 'bateria' – urządzenie jednokrotnego ładowania magazynujące energię elektryczną na zasadzie elektrochemicznej;
- 11.5 'energoelektronika' – instalacja, przyrząd, zespół lub urządzenie służące do przetwarzania energii elektrycznej za pomocą przełączających urządzeń elektronicznych lub systemu składającego się z takich urządzeń;

12. Pozostałe definicje

- 12.1 'personel pokładowy': wszyscy pracownicy na pokładzie statku pasażerskiego niebędący członkami załogi;
- 12.2 'osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się': osoby mające szczególne problemy przy korzystaniu ze środków transportu publicznego, jak np. osoby starsze, inwalidzi, osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne i osoby z małymi dziećmi;
- 12.3 'ADN': Przepisy załączone do Europejskiej Umowy w sprawie międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN) w jego obecnej wersji;
- 12.4 'świadectwo zdolności żeglugowej': Unijne świadectwo dla statków żeglugi śródlądowej lub świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie, wydawane przez właściwy organ, stwierdzające zgodność z wymaganiami technicznymi.

Artykuł 1.02

Instrukcje dotyczące stosowania niniejszego standardu

Instrukcje załączone do niniejszego standardu mają na celu ułatwienie i standaryzację ich stosowania.

ROZDZIAŁ 2

(bez treści)

CZĘŚĆ II

PRZEPISY DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW, WYPOSAŻENIA I SPRZĘTU

ROZDZIAŁ 3

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW

Artykuł 3.01

Zasada podstawowa

Statki muszą być zbudowane zgodnie z zasadami techniki budowy okrętów.

Artykuł 3.02

Wytrzymałość i stateczność

1. Kadłub musi cechować się wystarczającą wytrzymałością w stosunku do obciążeń, na jakie jest narażony w normalnych warunkach.
 - a) W przypadku statków nowo zbudowanych lub dokonania przebudowy mogącej mieć wpływ na wytrzymałość statku odpowiednią wytrzymałość wykazuje się dowodem z obliczeń. Dowód ten nie jest wymagany w razie przedłożenia świadectwa klasy lub świadectwa wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.
 - b) W przypadku inspekcji okresowych minimalna grubość płyt dennych, zęzowych i burtowych statków ze stali nie może być mniejsza niż wyższa wartość z poniższych wzorów:
 1. dla statków o długości ponad 40 m: $t_{min} = f \cdot b \cdot c (2,3 + 0,04 L)[mm]$;
 - dla statków o długości poniżej lub równej 40 m: $t_{min} = f \cdot b \cdot c (1,5 + 0,06 L)[mm]$, jednakże co najmniej 3,00 mm.

2. $t_{min} = 0,005 \cdot a \sqrt{T} [mm]$.

gdzie:

- a = odstęp wręgowy (mm);
- f = współczynnik odstępu wręgowego
 $f = 1$ dla $a \leq 500$ mm,
 $f = 1 + 0,0013 (a - 500)$ for $a > 500$ mm;
- b = współczynnik dla płyt dennych, burtowych i zęzowych
 $b = 1,0$ dla płyt dennych i burtowych,
 $b = 1,25$ dla płyt zęzowych.

przy obliczaniu grubości minimalnej płyt burtowych można przyjąć współczynnik odstępu wręgowego $f = 1$. Jednakże grubość minimalna płyt zęzowych w żadnym razie nie może być mniejsza od grubości minimalnej płyt dennych i burtowych.

- c = współczynnik rodzaju konstrukcji:
 $c = 0,95$ dla statków z dnem podwójnym i zbiornikiem bocznym pustym, którego boczna gródź odgraniczająca ładownię umieszczona jest pionowo pod zrubnicą luku,
 $c = 1,0$ dla pozostałych rodzajów konstrukcji.

- c) W przypadku statków owrzężonych wzdłużnie z dnem podwójnym i zbiornikiem bocznym pustym minimalna wartość dla grubości płyt, wynikająca z obliczeń na podstawie wzoru lit. b), może zostać obniżona do wartości określonej i potwierdzonej obliczeniami dostatecznej wytrzymałości kadłuba (wzdłużnej, poprzecznej i lokalnej) przeprowadzonymi przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.
- Jeśli płyty denne, zęzowe lub burtowe poszycia nie osiągają tej określonej, dopuszczalnej wartości, należy przeprowadzić ich renowację.
- Wartości minimalne obliczone zgodnie z powyższą procedurą to wartości graniczne uwzględniające normalne, równomierne zużycie, pod warunkiem użycia stali okrętowej oraz dobrego stanu wewnętrznych elementów konstrukcyjnych, takich jak wręgi, denniki oraz główne wiązania wzdłużne i poprzeczne oraz pod warunkiem, że kadłub nie wykazuje uszkodzeń wynikających z przeciążenia wytrzymałości wzdłużnej.
- Jeżeli wyliczone wartości są za niskie, odpowiednie płyty należy wymienić lub naprawić. Dopuszcza się jednak lokalne występowanie niewielkich cieńszych miejsc wykazujących maksymalne odstępstwo wynoszące 10 % minimalnej grubości.
2. Jeśli do budowy kadłuba użyto materiału innego niż stal, należy wykazać drogą obliczeń, że wytrzymałość kadłuba (wzdłużna, boczna i lokalna) odpowiada co najmniej wytrzymałości, jaką uzyskano by przy zastosowaniu stali przy założeniu grubości minimalnej zgodnie z ust. 1. Obliczenia nie są wymagane w razie przedłożenia świadectwa klasy lub świadectwa wydanego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.
3. Stateczność statków musi odpowiadać ich przeznaczeniu.

Artykuł 3.03 **Kadłub**

1. Następujące wodoszczelne grodzie poprzeczne sięgające pokładu lub, w przypadku statków bezpokładowych, górnej krawędzi burty muszą być zainstalowane na statku:
- a) gródź zderzeniowa w odpowiedniej odległości od dziobu dla zapewnienia pływalności w pełni załadowanego statku w razie zatopienia wodoszczelnego przedziału przed grodzia zderzeniową, przy czym pozostała odległość bezpieczna musi wynosić co najmniej 100 mm.
- Zasadniczo wymóg podany w ust. 1 uznaje się za spełniony, jeśli gródź kolizyjna znajduje się w przedziale odległości między $0,04 L$ and $0,04 L + 2 m$ mierząc od pionu dziobowego.
- Jeśli odległość ta przekracza $0,04 L + 2 m$, spełnienie wymogu podanego w ust. 1 należy wykazać odpowiednimi obliczeniami.
- Odległość tę można zmniejszyć do $0,03 L$. W takim przypadku spełnienie wymogu, o którym mowa w ust. 1, wykazuje się obliczeniowo przy założeniu, że przedział przed grodzia zderzeniową oraz przyległe przedziały zostały razem zalane.
- b) gródź rufowa w odpowiedniej odległości od rufy, jeśli długość statku L przekracza 25 m dla zapewnienia pływalności w pełni załadowanego statku w razie zatopienia wodoszczelnego przedziału za grodzia rufową, przy czym pozostała odległość bezpieczna musi wynosić co najmniej 100 mm.
- Zasadniczo wymóg, o którym mowa w akapicie pierwszym, uważa się za spełniony, jeśli gródź rufowa znajduje się w przedziale odległości między 1,4 m do $0,04 L + 2 m$ mierząc od punktu przecięcia wodnicy maksymalnego zanurzenia ze stewa rufową w płaszczyźnie symetrii statku.
- Jeśli odległość ta przekracza $0,04 L + 2 m$, spełnienie wymogu podanego w akapicie pierwszym należy wykazać odpowiednimi obliczeniami.
- Odległość tę można zmniejszyć do 1 m. W takim przypadku spełnienie wymogu, o którym mowa w akapicie pierwszym, wykazuje się obliczeniowo, przy założeniu, że przedział za grodzia rufową oraz bezpośrednio przyległe przedziały zostały razem zalane.

2. Pomieszczenia dla załogi ani urządzenia niezbędne dla bezpieczeństwa i eksploatacji statku nie mogą być umieszczone przed grodzią zderzeniową ani za grodzią rufową.

Wymóg ten nie dotyczy wyposażenia kotwicznego czy maszyn sterowych.

3. Pomieszczenia dla załogi, maszynowni, kotłowni i przynależne pomieszczenia robocze muszą zostać oddzielone od ładowni wodoszczelnymi grodziami poprzecznymi sięgającymi pokładu.
4. Pomieszczenia dla załogi muszą być odgrodzone od maszynowni, kotłowni oraz ładowni w sposób gazoszczelny i bezpośrednio dostępne z pokładu. Jeżeli nie ma takiego dostępu, dodatkowo musi być jedno wyjście awaryjne prowadzące bezpośrednio na pokład.
5. Nie może być otworów w obowiązkowych grodziach wyszczególnionych w ust. 1 oraz 3, ani w odgrodzeniach pomieszczeń, o których mowa w ust. 4.

Dopuszczalne są jednak drzwi w grodzi rufowej i przepusty, w szczególności na ciągi wałów i rurociągi, jeśli zostaną wykonane w sposób nienaruszający przeznaczenia tych grodzi i odgrodzień pomieszczeń. Drzwi w grodzi rufowej są dopuszczalne tylko wówczas, gdy za pomocą zdalnego monitoringu w sterówce można stwierdzić, czy są otwarte czy zamknięte, oraz gdy po obu ich stronach umieszczono następujący dobrze czytelny napis:

„Po każdym otwarciu należy natychmiast ponownie zamknąć drzwi”.

6. Konstrukcja wlotów i ujść wody oraz podłączonych rurociągów musi uniemożliwiać niezamierzone przedostanie się wody do kadłuba.
7. Dziobowe części statku muszą być skonstruowane w taki sposób, żeby kotwice ani w całości, ani częściowo nie wystawały poza poszycie statku.

Artykuł 3.04
Maszynownie, kotłownie i zasobniki paliwa

1. Maszynownie i kotłownie muszą być zaprojektowane i wyposażone w sposób umożliwiający łatwą i bezpieczną obsługę, konserwację oraz utrzymanie znajdujących się w nich urządzeń.
2. Zasobniki paliw płynnych lub smarów płynnych oraz pomieszczenia pasażerskie i pomieszczenia dla załogi nie mogą mieć wspólnych powierzchni odgraniczających poddanych statycznemu ciśnieniu tych płynów w warunkach normalnej eksploatacji.
3. Ściany, sufity, drzwi maszynowni, kotłowni i zasobników muszą być wykonane ze stali lub innego równoważnego niepalnego materiału.

Materiał izolacyjny użyty w maszynowni musi być chroniony przed wniknięciem oleju i jego oparów.

Wszelkie otwory w ścianach, sufitach i drzwiach maszynowni, kotłowni i zasobników muszą się zamykać od zewnątrz. Zamknięcia muszą być wykonane ze stali lub innego równoważnego niepalnego materiału.

4. Maszynownie i kotłownie oraz inne pomieszczenia, w których mogą powstawać łatwopalne lub toksyczne gazy muszą być odpowiednio wentylowane.
5. Schody i drabiny prowadzące do maszynowni i kotłowni oraz zasobników muszą być mocno przytwierdzone i wykonane ze stali lub innego równoważnego wstrząsoodpornego i niepalnego materiału.
6. Maszynownie i kotłownie muszą mieć dwa wyjścia, z których jedno może być oznakowane jako wyjście awaryjne.

Drugie wyjście nie jest konieczne, jeśli:

- a) powierzchnia całkowita (długość średnia x szerokość średnia na wysokości płyty podłogowej) maszynowni lub kotłowni nie przekracza 35 m²; oraz
 - b) droga ewakuacyjna pomiędzy miejscem wykonywania czynności serwisowych i konserwacyjnych, a wyjściem lub punktem, w którym zaczynają się schody prowadzące na zewnątrz, nie przekracza 5 m; oraz
 - c) w najbardziej oddalonym od drzwi wyjściowych punkcie serwisowym znajduje się gaśnica; przepis ten obowiązuje także na zasadzie odstępstwa od art. 13.03 ust. 1 lit. e), gdy moc zainstalowanych silników nie przekracza 100 kW.
7. Maksymalny dopuszczalny poziom ciśnienia akustycznego w maszynowniach wynosi 110 dB (A). Punkty pomiarowe muszą być dobrane z uwzględnieniem prac konserwacyjnych koniecznych podczas normalnej eksploatacji urządzeń.

ROZDZIAŁ 4

PRZEŚWIT BEZPIECZNY, WOLNA BURTA I PODZIAŁKI ZANURZENIA

Artykuł 4.01 **Prześwit bezpieczny**

1. Prześwit bezpieczny musi wynosić co najmniej 300 mm.
2. W przypadku statków z otworami bez możliwości strugoszczelnego i odpornego na działanie warunków atmosferycznych zamknięcia, oraz statków pływających z odkrytymi ładowniami, prześwit bezpieczny musi być zwiększony tak, aby każdy z tych otworów był oddalony o co najmniej 500 mm od wodnicy maksymalnego zanurzenia.
3. Ze względów bezpieczeństwa organ inspekcyjny może ustalić większe wartości dla prześwitu bezpiecznego.

Artykuł 4.02 **Wolna burta**

1. Wolna burta statków o ciągłym pokładzie, bez wzniosu i nadbudówek, wynosi 150 mm.
2. Wolną burtę statków z wzniosem i nadbudówkami oblicza się według następującego wzoru:

$$F = 150 (1 - \alpha) - \frac{\beta_v \cdot Se_v + \beta_a \cdot Se_a}{15} \text{ [mm]}$$

gdzie:

- α współczynnik korygujący uwzględniający wszystkie nadbudówki;
- β_v współczynnik korygujący wpływ dziobowego wzniosu pokładu wynikający z obecności nadbudówek znajdujących się w jednej czwartej długości statku L od dziobu;
- β_a współczynnik korygujący wpływ rufowego wzniosu pokładu wynikający z obecności nadbudówek znajdujących się w jednej czwartej długości statku L od rufy;
- Se_v efektywny dziobowy wznios pokładu w mm;
- Se_a efektywny rufowy wznios pokładu w mm.

3. Współczynnik α oblicza się według następującego wzoru:

$$\alpha = \frac{\sum le_a + \sum le_m + \sum le_v}{L}$$

gdzie:

- le_m efektywna długość, w m, nadbudówki umieszczonej w środkowej połowie długości statku L ;
- le_v efektywna długość, w m, nadbudówki znajdującej się w jednej czwartej długości statku L od dziobu;
- le_a efektywna długość, w m, nadbudówki znajdującej się w jednej czwartej długości statku L od rufy

Efektywną długość nadbudówki oblicza się według następującego wzoru:

$$le_m = l \cdot \left(2,5 \cdot \frac{b}{B} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}$$

$$le_v, \text{ resp. } le_a = l \cdot \left(2,5 \cdot \frac{b}{B_1} - 1,5 \right) \cdot \frac{h}{0,36} \text{ [m]}.$$

gdzie:

l rzeczywista długość, w m, danej nadbudówki;

b szerokość, w m, danej nadbudówki;

B_1 szerokość statku w m, mierzona po zewnętrznej stronie poszycia na wysokości pokładu, w połowie długości danej nadbudówki;

h wysokość danej nadbudówki w m. Jednak w przypadku luków h uzyskuje się poprzez pomniejszenie wysokości zrębnic o połowę prześwitu bezpiecznego zgodnie z art. 4.01 ust. 1. W żadnym przypadku nie można zastosować wartości h przekraczającej 0,36 m.

Jeśli $\frac{b}{B}$ lub $\frac{b}{B_1}$ wynosi mniej niż 0,6, efektywną długość le tej nadbudówki należy sprowadzić do zera.

4. Współczynniki β_v oraz β_a oblicza się według następującego wzoru:

$$B_v = 1 - \frac{3 \cdot le_v}{L}$$

$$B_a = 1 - \frac{3 \cdot le_a}{L}$$

5. Efektywny rufowy i dziobowy wznios Se_v/Se_a oblicza się według następujących wzorów:

$$Se_v = S_v \cdot p$$

$$Se_a = S_a \cdot p$$

gdzie:

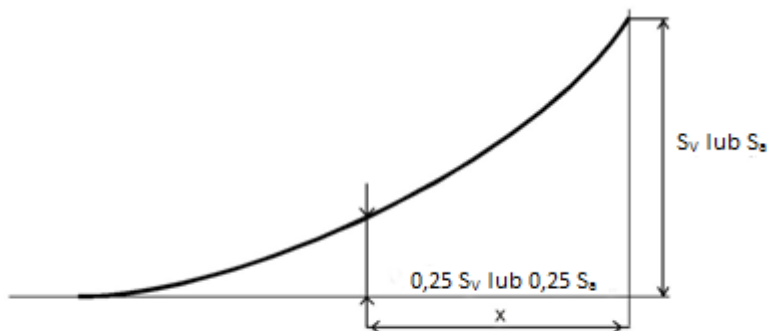
S_v rzeczywisty dziobowy wznios pokładu, w mm; wartość S_v nie może jednak przekroczyć 1 000 mm;

S_a rzeczywisty rufowy wznios pokładu, w mm; wartość S_a nie może jednak przekroczyć 500 mm;

p współczynnik obliczany według następującego wzoru:

$$p = 4 \cdot \frac{x}{L}$$

x odcięta, mierzona od punktu, gdzie wznios pokładu wynosi, odpowiednio $0,25 S_v$ lub $0,25 S_a$ (patrz rysunek).



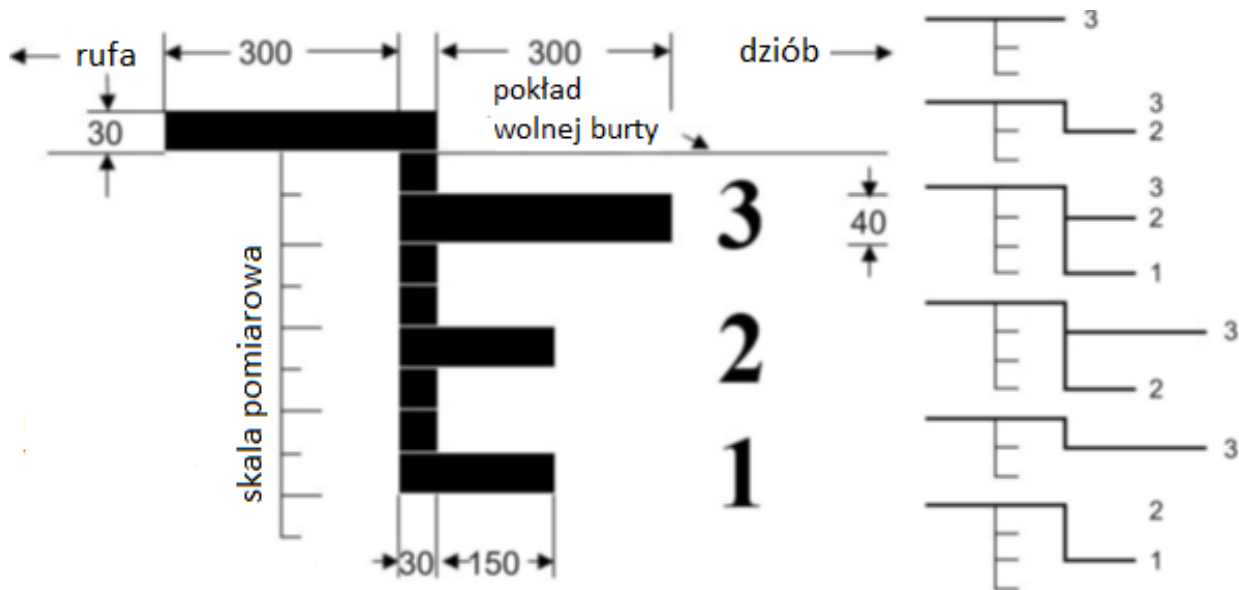
Rys. 1

Jednakże współczynnik p nie może przekroczyć 1

6. Jeśli wartość $\beta_a \cdot Se_a$ przekracza $\beta_v \cdot Se_v$, wówczas za wartość $\beta_v \cdot Se_v$ przyjmuje się wartość $\beta_a \cdot Se_a$.
7. Mając na uwadze zmniejszenia, o których mowa w ust. 2-6, wolna burta nie może wynosić mniej niż 0 mm.
8. Ze względów bezpieczeństwa, organ inspekcyjny może ustalić większe wartości wolnej burty.
9. W przypadku statków przeznaczonych do eksploatacji w rejonach 1 i 2, przy obliczaniu wolnej burty organ inspekcyjny może uwzględnić zasolenie.

Artykuł 4.03 **Znaki zanurzenia**

1. Rejon R jest równorzędny względem Rejonu 3.
2. Wodnicę maksymalnego zanurzenia dla każdego dozwolnego rejonu pływania określa się w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wolnej burty, prześwitu bezpiecznego oraz maksymalnego zanurzenia konstrukcyjnego statku.
3. Wodnicę maksymalnego zanurzenia oznacza się za pomocą dobrze widocznych, niezniszczalnych znaków zanurzenia.
4. Znaki zanurzenia projektuje się następująco:
 - a) Najwyżej położony znak zanurzenia jest skierowany ku rufie i ma kształt prostokąta o długości 300 mm i wysokości 30 mm o podstawie poziomej, stycznej dowodnicy maksymalnego zanurzenia. Jeżeli najwyżej położony znak zanurzenia dotyczy rejonu 3 wówczas jego wysokość wynosi 40 mm.
 - b) Dodatkowe znaki zanurzenia, które zostaną dodane, są skierowane ku dziobowi i stosuje się następujące przepisy:
 - aa) Znaki zanurzenia dla rejonu 3 składają się z prostokąta o długości 300 mm i wysokości 40 mm
 - bb) Znaki zanurzenia dla rejonów 1 i 2 składają się z prostokąta o długości 150 mm i wysokości 30 mm, o podstawie poziomej, stycznej do wodnicy maksymalnego zanurzenia.
 - c) Jeżeli znak zanurzenia, który zostanie dodany, dla rejonów 3 lub 4, pokrywa się z najwyższym znakiem zanurzenia, wówczas można go pominąć.
5. Numer rejonu pływania, o wysokości 60 mm i głębokości 40 mm, będzie dodany obok znaków zanurzenia w kierunku dziobu; w przypadku rejonu 4 numer ten można pominąć.
6. Znaki zanurzenia zgodnie z pkt 4 i 5 i ich orientacja muszą być zgodne z Rys. 2.



Rys. 2

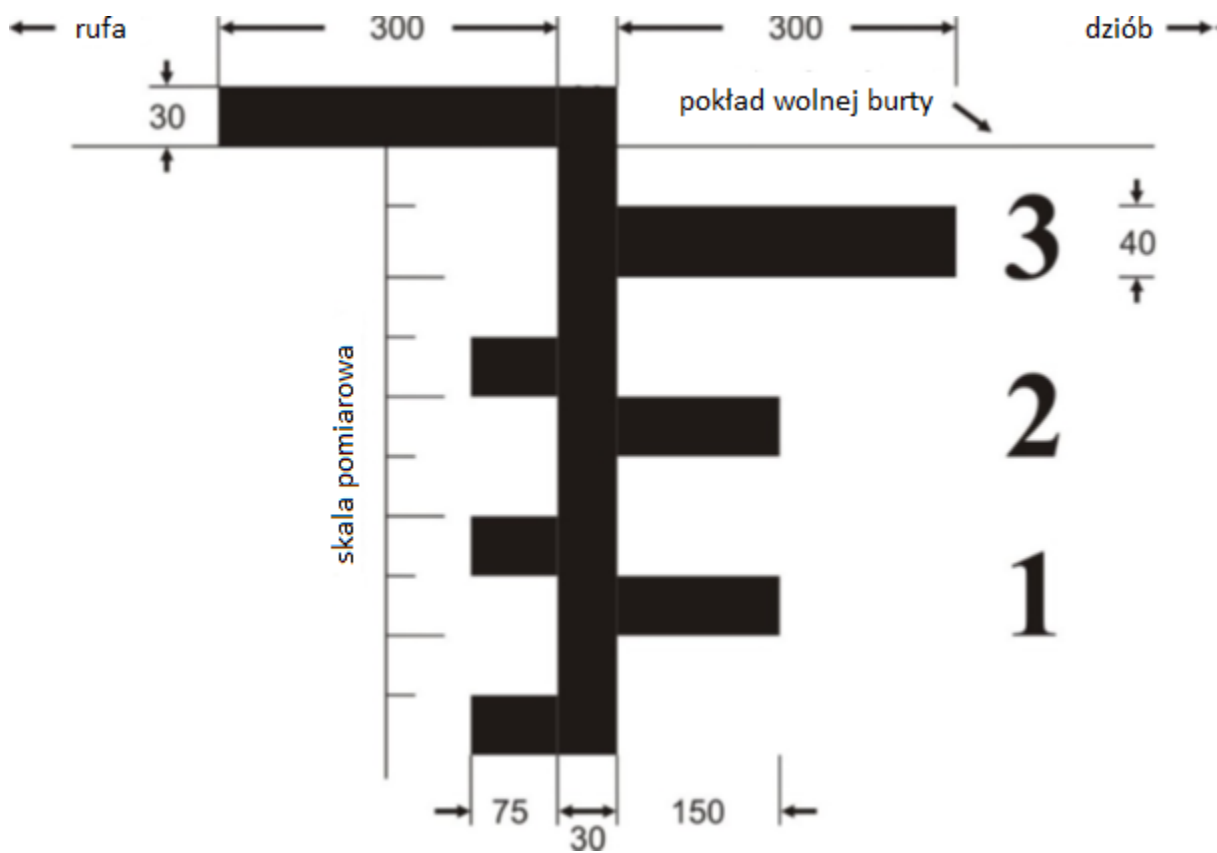
7. Statki muszą mieć co najmniej trzy pary znaków zanurzenia, z których jedną parę znaków należy umieścić w połowie długości L dwie pozostałe zaś w przybliżeniu w jednej szóstej długości L odpowiednio od dziobu i od rufy.
8. Znaki zanurzenia lub wskaźniki, które utraciły ważność w wyniku kolejnej inspekcji, muszą być pod nadzorem organu inspekcyjnego usunięte lub oznaczone jako nieważne. Nieczytelne znaki zanurzenia można wymienić tylko pod nadzorem organu inspekcyjnego.
9. Jeśli statek został zmierzony zgodnie z Konwencją o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r. i znaki pomiarowe znajdują się na tej samej wysokości co najwyżej położone znaki zanurzenia określone w pkt 4, wówczas takie znaki pomiarowe uznaje się za znaki zanurzenia dla tego rejonu pływania; odpowiednią uwagę należy wpisać do świadectwa zdolności żeglugowej.
10. Na zasadzie odstępstwa od pkt 7,
 - a) jeśli długość L statku jest krótsza niż 40 m, wystarczy umieścić dwie pary znaków w przybliżeniu w jednej czwartej długości L odpowiednio od dziobu i od rufy;
 - b) jeśli statek nie jest przeznaczony do przewozu towarów, wystarczy jedna para znaków umieszczona w przybliżeniu w połowie długości statku.
11. Jeśli wodnicę maksymalnego zanurzenia statku dla jednego lub więcej rejonów pływania określono przy założeniu, że jego ładownie można zamknąć w sposób strugoszczelny i odporny na działanie warunków atmosferycznych i jeśli odległość pomiędzy wodnicą maksymalnego zanurzenia a górną krawędzią zrzebnicy luku jest mniejsza niż dopuszczalny prześwit bezpieczny dla danego rejonu pływania, należy określić maksymalne zanurzenie przy przyplwaniu z odkrytymi ładowniami.

Do świadectwa zdolności żeglugowej wpisuje się następującą adnotację:

„Jeśli luki ładowni są całkowicie lub częściowo otwarte, statek ten można załadować najwyżej do ... mm poniżej znaków zanurzenia dla rejonu”

12. W przypadku statków z otwartymi ładowniami, oprócz przepisów ust. 7, znaki zanurzenia dla odpowiednich rejonów należy uzupełnić prostokątem o długości 75 mm i wysokości 30 mm, skierowanym ku rufie, którego podstawa jest pozioma i styczna do poziomu maksymalnego zanurzenia podczas pływania z otwartymi ładowniami w tym rejonie.

13. Znaki zanurzenia zgodnie z pkt 12 i ich orientacja muszą być zgodne z Rys. 3.



Rys. 3

Artykuł 4.04
Podziały zanurzenia

1. Statki, których zanurzenie może przekroczyć 1 m, na obu burtach w części rufowej muszą mieć umieszczone podziały zanurzenia; dodatkowe podziały zanurzenia są dopuszczalne.
2. Punkt zerowy każdej podziały zanurzenia musi być położony pionowo poniżej podziały zanurzenia w płaszczyźnie równoległej do wodnicy maksymalnego zanurzenia przechodzącej przez najniższy punkt kadłuba lub stępki, jeżeli statek ma stępkę. Odległość pionowa ponad punktem zerowym musi być podzielona na decymetry. Podział ten musi być naniesiony na każdą podziały od płaszczyzny zanurzenia bezładunkowego do 100 mm powyżej wodnicy maksymalnego zanurzenia poprzez nabicie lub wyżłobienie znaków, a także namalowana w postaci wyraźnie widocznego paska na przemian w dwóch różnych barwach. Podział ten należy oznaczyć liczbami co 5 dm naniesionymi obok podziały oraz na jej górnym końcu.
3. Obie rufowe skale pomiarowe umieszczone zgodnie z Konwencją o pomieraniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r. mogą zastępować podziały zanurzenia, pod warunkiem że zaopatrzone je w spełniający wymagania podział; w razie potrzeby należy dodać liczby oznaczające zanurzenie.

Artykuł 4.05
Przepisy specjalne dotyczące statków pływających po drogach wodnych w rejonie 4

1. Na zasadzie odstępstwa od zapisów art. 4.01 ust. 1 i 2, prześwit bezpieczny dni drzwi i otworów innych niż włazy ładowni na statkach pływających po drogach wodnych w rejonie 4 jest zmniejszony jak następuje:
 - a) do 150 mm dla otworów strugoszczelnych i odpornych na działanie warunków atmosferycznych;
 - b) do 200 mm dla otworów, które nie mogą być strugoszczelne i odporne na działanie warunków atmosferycznych.
2. Na zasadzie odstępstwa od zapisów art. 4.02, minimalna wolna burta statku pływającego po drogach wodnych w rejonie 4 wynosi minimum 0 mm, jeśli zgodnie z ust. 1 zachowany jest prześwit bezpieczny.

ROZDZIAŁ 5 WŁAŚCIWOŚCI MANEWRÓWE

Artykuł 5.01 Przepisy ogólne

1. Statki i zestawy muszą dysponować wystarczającą zdolnością żeglugową i właściwościami manewrowymi.
2. Statki bez napędu mechanicznego podlegające holowaniu muszą spełniać szczególne wymagania organu inspekcyjnego.
3. Statki z napędem mechanicznym i zestawy muszą spełniać wymagania podane w art. 5.02 do 5.10.

Artykuł 5.02 Próby w ruchu

1. Zdolność żeglugową i właściwości manewrowe sprawdza się za pomocą prób w ruchu. W szczególności sprawdza się spełnienie wymagań określonych w art. 5.06 do 5.10.
2. Organ inspekcyjny może odstąpić od wszystkich lub części tych prób, jeśli spełnienie wymogów zdolności żeglugowej i właściwości manewrowych udowodni się w inny sposób.

Artykuł 5.03 Odcinki do przeprowadzania prób w ruchu

1. Próby w ruchu, o których mowa w art. 5.02, prowadzi się na wskazanych przez właściwe organy odcinkach śródlądowych dróg wodnych.
2. Odcinki do przeprowadzania prób w ruchu (odcinki próbne) muszą mieścić się na w miarę możliwości prostym odcinku wody płynącej lub stojącej o długości co najmniej 2 km i odpowiedniej szerokości i wyposażonym w wyraźnie widoczne znaki do określania pozycji statku.
3. Organ inspekcyjny musi mieć możliwość ustalenia danych hydrologicznych, takich jak głębokość wody, szerokość szlaku wodnego i średnia prędkość prądu w obszarze szlaku wodnego przy różnych stanach wody.

Artykuł 5.04 Stopień załadowania statków i zestawów podczas prób w ruchu

Na potrzeby jazd próbnych statki i zestawy przeznaczone do przewozu towarów muszą być załadowane w miarę równomiernie i co najmniej w 70 %. Jeśli próbę w ruchu przeprowadza się przy mniejszym załadowaniu, dopuszczenie do żeglugi w dół rzeki ogranicza się do tego stopnia załadowania.

Artykuł 5.05
Pokładowe urządzenia pomocnicze dla potrzeb próby w ruchu

1. Przy próbach w ruchu nie można używać kotwic, natomiast wolno używać wszystkich obsługiwanych ze sterówki urządzeń wymienionych w świadectwie zdolności żeglugowej w punkcie 34 i 52.
2. Podczas próby polegającej na zwrocie pod prąd zgodnie z art. 5.10 można jednak użyć kotwic dziobowych.

Artykuł 5.06
Prędkość (postępowa)

1. Statki i zestawy muszą osiągać prędkość względem wody co najmniej 13 km/h. Wymóg ten nie jest obowiązkowy w przypadku samodzielnego przemieszczania się pchacza.
2. Organ inspekcyjny może dopuścić odstępstwa w stosunku do statków i zestawów kursujących wyłącznie na redach i w portach.
3. Organ inspekcyjny sprawdza, czy statek bez ładunku może przekroczyć prędkość 40 km/h względem wody. Jeśli tak, w świadectwie zdolności żeglugowej należy pod nr. 52 wpisać następującą adnotację:

„Statek może przekroczyć prędkość 40 km/h względem wody.”

Artykuł 5.07
Właściwości hamowania

1. Statki i zestawy płynące z prądem muszą mieć możliwość zahamowania w odpowiednim czasie, zachowując przy tym dostateczną zdolność manewrową.
2. W przypadku statków i zestawów o długości L nieprzekraczającej 86 m i szerokości B nieprzekraczającej 22,90 m ww. właściwości hamowania mogą zostać zastąpione właściwościami zwrotu.
3. Właściwości hamowania wykazuje się za pomocą manewrów zatrzymywania przeprowadzanych na odcinku próbnym zgodnie z art. 5.03, natomiast właściwości zwrotu poprzez manewry zwrotu zgodnie z art. 5.10.

Artykuł 5.08
Właściwości ruchu wstecz

W razie przeprowadzania koniecznego manewru hamowania zgodnie z art. 5.07 w wodzie stojącej wykonuje się dodatkowo próbę ruchu wstecz.

Artykuł 5.09
Właściwości uniku

Statki i zestawy muszą mieć możliwość wykonania manewru uniku w odpowiednim czasie. Właściwości te wykazuje się za pomocą manewrów unikowych przeprowadzanych na odcinku próbnym zgodnie z art. 5.03.

Artykuł 5.10
Właściwości zwrotu

Statki i zestawy nieprzekraczające 86 m długości L lub 22,90 m szerokości B 22,90 m muszą mieć możliwość wykonania zwrotu w odpowiednim czasie.

Właściwości zwrotu można zastąpić właściwościami hamowania zgodnie z art. 5.07.

Właściwości zwrotu wykazuje się za pomocą manewrów zwrotu przeciw prądowi.

ROZDZIAŁ 6

URZĄDZENIA STEROWE

Artykuł 6.01 **Wymogi ogólne**

1. Statki muszą być wyposażone w niezawodne urządzenie sterowe zapewniające osiągnięcie co najmniej właściwości manewrowych określonych w rozdziale 5.
2. Urządzenia sterowe napędzane silnikowo muszą być skonstruowane w sposób uniemożliwiający niezamierzone przestawienie steru.
3. Łączne urządzenie sterowe musi być dostosowane do stałych przechyłów statku do 15 ° oraz temperatur otoczenia od -20 °C do +50 °C.
4. Pod względem wytrzymałościowym elementy urządzenia sterowego muszą wykazywać się odpornością na działanie wszelkich sił, którym są poddawane w trakcie normalnej eksploatacji. Siły występujące przy zewnętrznym oddziaływaniu na ster nie mogą ograniczyć sprawności maszyny sterowej ani jej napędu.
5. Urządzenia sterowe muszą posiadać silnikowy napęd maszyny sterowej, jeśli wymagają tego siły potrzebne do uruchomienia steru.
6. Maszyny sterowe z napędem silnikowym muszą być wyposażone w ochronę przeciwprzeciążeniową ograniczającą moment obrotowy napędu.
7. Przepusty dla trzonów sterowych muszą być wykonane w sposób uniemożliwiający wydostanie się zanieczyszczających wodę smarów.

Artykuł 6.02 **System napędu maszyny sterowej**

1. W przypadku maszyn sterowych z napędem silnikowym na wyposażeniu musi znajdować się drugi niezależny napęd lub dodatkowy napęd ręczny. W razie awarii lub zakłóceń w działaniu napędu maszyny sterowej drugi niezależny napęd lub napęd ręczny muszą zadziałać w ciągu 5 sekund.
2. W razie gdy uruchamianie drugiego systemu napędu lub napędu ręcznego nie następuje automatycznie, musi istnieć możliwość szybkiego jego uruchomienia natychmiastową, szybką i prostą czynnością sternika.
3. Również w razie pracy drugiego systemu napędu lub napędu ręcznego muszą być osiągnięte właściwości manewrowe zgodnie z rozdziałem 5.

Artykuł 6.03
Hydrauliczny system napędowy maszyny sterowej

1. Do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej nie mogą być podłączone żadne inne odbiorniki energii.
2. Zbiorniki hydrauliczne należy wyposażyć w systemy ostrzegawcze kontrolujące wszelkie spadki poziomu oleju poniżej najniższego dopuszczalnego dla niezawodnej eksploatacji poziomu napełnienia.
3. Wymiary, konstrukcja i układ rurociągów powinny w miarę możliwości wykluczać uszkodzenia mechaniczne lub szkody spowodowane ogniem.
4. Węże hydrauliczne:
 - a) dopuszczalne są wyłącznie, jeżeli ich zastosowanie jest nieuniknione w celu zamortyzowania wibracji lub ze względu na swobodę ruchów elementów konstrukcyjnych;
 - b) muszą być przystosowane do ciśnienia równego przynajmniej maksymalnemu dopuszczalnemu ciśnieniu roboczemu;
 - c) muszą być wymieniane co najmniej co osiem lat.
5. Przynajmniej co osiem lat wyspecjalizowana firma dokonuje przeglądu cylindrów hydraulicznych, pomp hydraulicznych oraz silników hydraulicznych, a także silników elektrycznych, i w razie potrzeby naprawie je.

Artykuł 6.04
Źródło zasilania

1. Urządzenia sterowe wyposażone w dwa napędy silnikowe muszą mieć co najmniej dwa źródła zasilania.
2. Jeśli drugie źródło zasilania maszyny sterowej z napędem silnikowym nie jest stale w trybie gotowości eksploatacyjnej w czasie żeglugi, rezerwę czasową potrzebną do rozruchu zapewnia urządzenie buforowe o odpowiedniej wydajności.
3. W przypadku elektrycznych źródeł zasilania, główne źródło zasilania urządzeń sterowych nie może zasilać żadnych innych odbiorników energii.

Artykuł 6.05
Napęd ręczny

1. Ręczne koło sterowe nie może być obracane przy użyciu napędu silnikowego.
2. W żadnej pozycji steru nie może dojść do wstecznego odbicia koła sterowego przy samoistnym zasprzęgleniu napędu ręcznego.

Artykuł 6.06

Urządzenia typu ster-śruba, napęd strugowodny, pędnik cykloidalny i ster strumieniowy dziobowy

1. Elektryczna, hydrauliczna lub pneumatyczna zdalna obsługa zmiany kierunku posuwu w urządzeniach takich jak ster-śruba, napęd strugowodny, pędnik cykloidalny i ster strumieniowy dziobowy, wymaga zastosowania od stanowiska sterowego do śruby lub napędu strugowodnego dwóch niezależnych urządzeń sterowych, odpowiadających treści art. 6.01 do 6.05.

Powyższy przepis nie ma zastosowania, jeżeli zastosowanie takich urządzeń nie jest konieczne do spełnienia właściwości manewrowych wymaganych w rozdziale 5 lub jest wymagane tylko przy próbie hamowania.

2. W razie występowania dwóch lub więcej niezależnych urządzeń typu ster-śruba, napęd strugowodny lub pędnik cykloidalny drugi system sterowania nie jest wymagany, jeśli w przypadku awarii jednego z tych urządzeń statek zachowuje zdolność manewrową zgodnie z rozdziałem 5.

Artykuł 6.07

Wskaźniki i instrumenty kontrolne

1. Pozycja steru musi być wyraźnie wyświetlona na stanowisku sterowania. Elektryczne wskaźniki pozycji steru muszą mieć własne zasilanie.
2. Stanowisko sterowania musi być wyposażone w alarm optyczny i akustyczny w celu sygnalizowania:
 - a) spadku poziomu oleju w zbiorniku hydraulicznym poniżej najniższego dopuszczalnego poziomu zgodnie z art. 6.03 ust. 2 oraz spadku ciśnienia roboczego układu hydraulicznego;
 - b) awarii zasilania elektrycznego sterowania;
 - c) awarii zasilania elektrycznego jednostek napędowych;
 - d) awarii regulatora prędkości skrętu;
 - e) awarii wymaganych systemów buforowych.

Artykuł 6.08

Regulatory prędkości skrętu

1. Regulatory prędkości skrętu i ich elementy muszą spełniać wymagania ustanowione w art. 10.20.
2. Zielona lampka sygnalizacyjna na stanowisku sterowania musi pokazywać gotowość pracy regulatora prędkości skrętu.

Monitorowanie musi obejmować awarię, niedopuszczalne odchylenie od norm napięcia zasilania oraz niedopuszczalny spadek prędkości obrotowej żyroskopu.

3. W razie występowania innych systemów sterowania oprócz regulatora prędkości skrętu na stanowisku sterowania musi być wyraźnie widoczne, który system jest włączony. Musi istnieć możliwość niezwłocznego przełączania z jednego systemu na drugi. Regulator prędkości skrętu nie może w żaden sposób zakłócać pracy tych systemów sterowania.
4. Zasilanie elektryczne regulatora prędkości skrętu musi być niezależne od innych odbiorników energii.
5. Żyroskopy, czujniki i wskaźniki skrętu zastosowane w regulatorach prędkości skrętu muszą spełniać minimalne wymogi przepisów dotyczących minimalnych wymogów i warunków przeprowadzania prób wskaźników skrętu w żegludze śródlądowej zgodnie przepisami załącznika 5 część II.

Artykuł 6.09 **Testy**

1. Przepisowe zainstalowanie urządzenia sterowego sprawdza organ inspekcyjny. W tym celu może on zażądać następujących dokumentów:
 - a) opisu urządzenia sterowego;
 - b) planów i danych dotyczących systemów napędów maszyny sterowej i układu kierowniczego;
 - c) danych maszyny sterowej;
 - d) schematu instalacji elektrycznej;
 - e) opisu regulatora prędkości skrętu;
 - f) instrukcji obsługi i konserwacji urządzenia.
2. Działanie całego urządzenia sterowego sprawdzane jest w trakcie próby w ruchu. W przypadku regulatorów prędkości skrętu sprawdza się stabilne utrzymywanie prostego kursu oraz stabilne pokonywanie zakrętów.
3. Kompetentna osoba dokonuje inspekcji urządzeń sterowych o napędzie mechanicznym:
 - a) przed rozpoczęciem użytkowania;
 - b) po awarii;
 - c) po przebudowie lub naprawie;
 - d) regularnie przynajmniej co trzy lata.
4. Inspekcja musi obejmować przynajmniej co następuje:
 - a) sprawdzenie zgodności z zatwierdzonymi projektami oraz, przy okazji inspekcji okresowych, sprawdzenie, czy wprowadzone zostały zmiany do urządzenia sterowego;
 - b) próbę funkcjonalną urządzenia sterowego dla wszystkich możliwych okoliczności eksploatacyjnych;
 - c) wzrokowe sprawdzenie i kontrolę szczelności komponentów hydraulicznych, w szczególności zaworów, przewodów, węży hydraulicznych, cylindrów hydraulicznych, pomp hydraulicznych i filtrów hydraulicznych;
 - d) wzrokowe sprawdzenie komponentów elektrycznych, w szczególności przekaźników, silników elektrycznych i urządzeń zabezpieczających;
 - e) sprawdzenie optycznych i akustycznych urządzeń sterujących.
5. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

ROZDZIAŁ 7 STERÓWKA

Artykuł 7.01 Przepisy ogólne

1. Sterówki muszą być zaprojektowane w sposób umożliwiający sternikowi stałe wypełnianie zadań podczas żeglugi.
2. W normalnych warunkach eksploatacyjnych poziom szumów własnych na stanowisku sterowania mierzony na wysokości głowy sternika nie może przekraczać 70 dB(A).
3. W przypadku jednoosobowych stanowisk radarowych sternik musi mieć możliwość wykonywania swoich zadań w pozycji siedzącej, natomiast ustawienie wszystkich wskaźników, urządzeń kontrolnych i obsługi musi umożliwiać sternikowi ich łatwy nadzór i obsługę podczas żeglugi bez potrzeby opuszczania swojego miejsca oraz utraty ekranu radaru z zasięgu wzroku.

Artykuł 7.02 Dobra widoczność

1. Ze stanowiska sterowania musi być zapewniona wystarczająco dobra widoczność we wszystkie strony.
2. Strefa ograniczonej widoczności przed dziobem statku (bez ładunku, z połową zapasów i bez balastu) nie może dla sternika przekraczać 250 m.

Do dalszego skracania strefy ograniczonej widoczności można używać tylko odpowiednich środków pomocniczych.

W trakcie inspekcji pomocnicze środki optyczne i elektroniczne służące do skrócenia strefy ograniczonej widoczności nie mogą być brane pod uwagę.

3. Niezakłócone pole widzenia sternika z miejsca, w którym się zwykle znajduje, musi wynosić co najmniej 240 ° horyzontu, w tym pole widzenia o zasięgu co najmniej 140 ° musi znajdować się w obrębie przedniego półkola.

W zwykłej osi widzenia sternika nie mogą znajdować się ramy okienne, słupki ani nadbudówki.

Jeśli przy niezakłóconym polu widzenia o zasięgu 240° lub więcej nie zapewniono wystarczająco dobrej widoczności do tyłu, organ inspekcyjny może zażądać dodatkowych środków, w szczególności zainstalowania odpowiednich środków pomocniczych.

Wysokość dolnej krawędzi bocznych okien musi być jak najmniejsza, natomiast wysokość górnej krawędzi bocznych okien oraz okien od strony rufy jak największa.

Przy ocenie, czy wymogi niniejszego artykułu dotyczące dobrej widoczności ze sterówki zostały spełnione, należy przyjąć, że oczy sternika znajdują się na wysokości 1,65 m ponad pokładem sterówki na stanowisku sterowniczym.

4. Górna krawędź okien sterówki od strony dziobu musi znajdować się na tyle wysoko, aby stojącej na stanowisku sterowniczym osobie zapewnić dobrą widoczność.

Wymóg ten uważa się za spełniony, jeżeli stojąca na stanowisku sterowniczym osoba, której oczy znajdują się na wysokości 1,80 m ponad pokładem ma dobrą widoczność, która sięga co najmniej 10° ponad płaszczyznę poziomą znajdującą się na wysokości oczu.

5. Poprzez użycie odpowiednich środków należy zagwarantować dobrą widoczność przez okna frontowe w każdych warunkach pogodowych.
6. Szyby okienne użyte w sterówkach muszą być wykonane z bezpiecznego szkła i cechować się minimalną przepuszczalnością światła w wysokości 75 %.

W celu zapobiegania efektom odbłasku frontowe okna na mostku nawigacyjnym muszą być zamontowane w sposób wykluczający efekt odbłasku.

Wymóg określony w drugim zdaniu zostaje spełniony w razie nachylenia okien względem pionu, tj. wysunięcia górnej części okien na zewnątrz o co najmniej 10 stopni i co najwyżej 25 stopni.

Artykuł 7.03

Ogólne wymogi dotyczące urządzeń obsługi, wskaźników i instrumentów kontrolnych

1. Musi istnieć możliwość łatwego ustawienia w pozycji roboczej urządzeń obsługi niezbędnych do prowadzenia statku. Pozycja ta musi być wyraźnie rozpoznawalna.
2. Musi istnieć możliwość łatwego odczytania wskazań instrumentów kontrolnych; musi istnieć możliwość ich oświetlenia dającego się przyciemniać w sposób płynny. Źródła światła nie mogą przeszkadzać ani utrudniać rozpoznawania wskazań instrumentów kontrolnych.
3. Musi istnieć urządzenie do kontroli działania lampek sygnalizacyjnych.
4. Musi istnieć możliwość jednoznacznego rozpoznania, czy urządzenie jest w trybie eksploatacji. Jeżeli sygnalizuje to lampka, musi ona mieć zielony kolor.
5. Zakłócenia lub awarię obowiązkowo kontrolowanych urządzeń sygnalizuje się za pomocą lampek czerwonego koloru.
6. Zapaleniu się czerwonej lampki sygnalizacyjnej musi towarzyszyć sygnał dźwiękowy. Alarmowe sygnały dźwiękowe mogą rozlegać się jako alarm zbiorczy. Poziom ciśnienia akustycznego tego sygnału musi o co najmniej 3 dB(A) przekraczać maksymalny poziom hałasu panujący lokalnie na stanowisku sterowniczym.
7. Musi istnieć możliwość wyłączenia sygnału akustycznego po rozpoznaniu awarii lub zakłócenia. Wyłączenie takie nie może mieć negatywnego wpływu na funkcjonowanie sygnału w przypadku dalszych zakłóceń. Czerwone lampki sygnalizacyjne mogą natomiast zgasnąć dopiero po usunięciu zakłócenia.
8. W razie awarii własnego zasilania instrumenty kontrolne i wskaźniki muszą być automatycznie przełączone na inne źródło energii.

Artykuł 7.04
Szczególne wymagania dotyczące urządzeń obsługi, wskaźników i instrumentów kontrolnych serwowatorów i urządzeń sterowych

1. Obsługa i nadzór serwowatorów i urządzeń sterowych musi być możliwa ze stanowiska sterowania. Jedynie w maszynowni musi istnieć możliwość włączania i wyłączania serwowatorów wyposażonych w sprzęgło obsługiwane ze stanowiska sterowania lub napędzających obsługiwana ze stanowiska sterowania śrubę napędową.
2. Na każdy serwowator może przypadać tylko jedna dźwignia sterowania silnika. Dźwignia musi poruszać się po łuku koła w płaszczyźnie pionowej, prawie równoległej do osi wzdłużnej statku. Poruszenie dźwigni w stronę dziobu musi skutkować ruchem postępowym, natomiast w stronę rufy — ruchem wstecznym. Włączanie sprzęgła i przesterowanie odbywa się mniej więcej w pozycji zerowej dźwigni. W pozycji zerowej dźwignia musi zaskoczyć.
3. Wyświetlane muszą być kierunek siły posuwu przenoszony z napędu na statek oraz prędkość obrotowa śrub lub serwowatorów.
4. Na stanowisku sterowniczym muszą znajdować się wskaźniki i instrumenty kontrolne, o których mowa w art. 6.07 ust. 2, art. 8.03 ust. 2 oraz art. 8.05 ust. 13.
5. Na jednoosobowych stanowiskach radarowych sterowanie statkiem odbywa się za pomocą dźwigni. Musi istnieć możliwość wygodnego ręcznego manewrowania dźwignią. Odchylenie dźwigni musi odpowiadać pozycji płetw sterowych względem osi wzdłużnej statku. Musi istnieć możliwość zwolnienia dźwigni w dowolnym położeniu bez towarzyszącej temu zmiany pozycji płetw sterowych. Pozycja zerowa dźwigni musi być wyraźnie wyczuwalna.
6. W razie wyposażenia statku w stery dziobowe lub specjalne (szczególnie przeznaczone do ruchu wstecznego) musi istnieć możliwość ich obsługi na jednoosobowych stanowiskach radarowych za pomocą specjalnych dźwigni, których charakterystyka jest zgodna z ust.5.

W przypadku zestawienia jednostek przepis ten obowiązuje także w razie zastosowania urządzeń sterowych innych niż jednostki używanej do prowadzenia zestawu.

7. W razie zastosowania regulatorów prędkości skrętu musi, w dowolnym położeniu, istnieć możliwość zwolnienia urządzenia służącego do ustawiania prędkości bez towarzyszącej temu zmiany ustawionej prędkości skrętu.

Zakres skrętu urządzenia obsługi musi zapewniać wystarczającą dokładność ustawienia. Pozycja zerowa musi wyraźnie odróżniać się od innych pozycji. Musi istnieć możliwość regulowania poziomu natężenia oświetlenia.

8. Urządzenia zdalnej obsługi całego urządzenia sterowego muszą być trwale zainstalowane i umiejscowione w sposób umożliwiający jednoznaczne rozpoznanie wybranego kierunku ruchu. Jeżeli istnieje możliwość wyłączania urządzeń zdalnej obsługi, muszą być one opatrzone wskaźnikiem trybu eksploatacji „włączone” lub „wyłączone”. Należy zapewnić funkcjonalność tego urządzenia oraz uruchamiania elementów obsługi.
W razie zastosowania elementów uzupełniających do urządzenia sterowego, jak np. stery strumieniowe dziobowe, dopuszcza się użycie niezainstalowanych trwale urządzeń zdalnej obsługi, jeżeli poprzez przełącznik pierwszeństwa w sterówce w każdej chwili można przejąć obsługę tych elementów.
9. Użycie równoważnych urządzeń obsługi, wskaźników i instrumentów kontrolnych jest dopuszczalne w przypadku urządzeń typu ster-śruba, napęd strugowodny, pędnik cykloidalny, ster strumieniowy dziobowy.

Należy przy tym przestrzegać odpowiednio wymogów określonych w ust. 1 do 8 oraz uwzględnić szczególne właściwości i wybrane ułożenie wymienionych wyżej systemów sterowniczych i

napędowych. Analogicznie do ust. 2 każdy system jest sterowany za pomocą dźwigni, która porusza się po łuku koła w płaszczyźnie pionowej, prawie równoległej do kierunku posuwu systemu. Z położenia dźwigni jednoznacznie wynika kierunek działającego na statek posuwu.

Jeżeli układ typu ster-śruba lub pędnik cykloidalny nie są sterowane za pomocą dźwigni, organ inspekcyjny może dopuścić odstępstwa od ust. 2. Odstępstwa te należy podać w polu 52 świadectwa zdolności żeglugowej.

Artykuł 7.05 **Światła nawigacyjne, sygnały świetlne i sygnały dźwiękowe**

1. Światła nawigacyjne, ich obudowy i wyposażenie powinny posiadać znak homologacji przewidziany w dyrektywie 2014/90/EU¹, ze zmianami.”
2. Do kontroli świateł nawigacyjnych w sterówce muszą być zainstalowane lampki sygnalizujące pobór prądu lub równoważne urządzenia, jak np. lampki sygnalizacyjne, jeżeli kontrola tych sygnałów nie może następować bezpośrednio ze sterówki.
3. W przypadku jednoosobowych stanowisk radarowych do kontroli świateł nawigacyjnych oraz sygnałów świetlnych przy stanowisku sterowniczym muszą być zainstalowane lampki sygnalizacyjne. Włączniki świateł nawigacyjnych muszą być zintegrowane z lampkami sygnalizacyjnymi lub znajdować się w ich bezpośredniej bliskości oraz być im jednoznacznie przyporządkowane.

Układ i kolor lampek sygnalizacyjnych świateł nawigacyjnych oraz sygnałów świetlnych muszą odpowiadać rzeczywistemu położeniu i barwie włączonych świateł nawigacyjnych i sygnałów świetlnych.

Awaria światła nawigacyjnego lub sygnału świetlnego musi powodować zgaśnięcie odpowiedniej lampki sygnalizacyjnej lub musi być zasygnalizowana w inny sposób za pomocą odpowiedniej lampki sygnalizacyjnej.

4. W przypadku jednoosobowych stanowisk radarowych musi istnieć możliwość dawania sygnałów dźwiękowych za pomocą przełącznika nożnego. Przepis ten nie dotyczy sygnału „Nie zbliżaj się”, zgodnie z regulaminem policji żeglugi śródlądowej w państwach członkowskich.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz.U. L 257, 28.8.2014).

Artykuł 7.06 **Urządzenia nawigacyjne i informacyjne**

1. Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu muszą spełniać wymagania określone w załączniku 5. Zgodność z tymi wymaganiami określa homologacja typu wydana przez właściwe władze.
2. Za radarową instalację nawigacyjną uważa się sprzęt ECDIS śródlądowego używany w trybie nawigacyjnym. Musi spełniać wymagania normy ECDIS śródlądowego. Muszą być spełnione wymagania załącznika 5.
3. Sprzęt AIS śródlądowego musi spełniać wymagania obecnie obowiązującej normy testowej dla AIS śródlądowego. Muszą być spełnione wymagania załącznika 5.
4. Wskaźnik skrętu musi znajdować się przed sternikiem i w jego polu widzenia.
5. W przypadku jednoosobowych stanowisk radarowych:
 - a) ekran radaru nie może być zbyt daleko przesunięty względem kierunku widzenia sternika;
 - b) obraz na ekranie radaru musi być w pełni rozpoznawalny bez względu na warunki świetlne panujące na zewnątrz sterówki i bez użycia nakładanego tubusa oraz osłony ekranującej;
 - c) wskaźnik skrętu musi znajdować się bezpośrednio nad lub pod radarem lub stanowić jego integralną część.

Artykuł 7.07 **Urządzenie radiotelefoniczne dla statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym**

1. W przypadku statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym dla potrzeb łączności radiotelefonicznej statek–statek i odbioru informacji nawigacyjnej odbiór musi następować przez głośniki, a nadawanie informacji przez trwale zainstalowane mikrofony; przełączanie z funkcji „odbiór” na funkcję „nadawanie” następuje za pomocą przycisku.

Mikrofony przeznaczone do tych rodzajów łączności radiotelefonicznej nie mogą być wykorzystywane do połączeń służących do publicznej wymiany informacji.
2. W przypadku statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym wyposażonych w urządzenie radiotelefoniczne do łączności służącej do publicznej wymiany informacji sternik musi mieć możliwość odbioru ze swojego miejsca.

Artykuł 7.08 ***Pokładowe urządzenia wewnętrznej łączności głosowej***

Na pokładzie statków z jednoosobowymi stanowiskami radarowymi musi być dostępne urządzenie zapewniające wewnętrzną łączność głosową.

Ze stanowiska sterowniczego musi istnieć możliwość ustanowienia następującej łączności głosowej:

- a) z dziobem statku lub zestawu;
- b) z rufą statku lub zestawu, jeśli nie jest możliwa bezpośrednia komunikacja ze stanowiska sterowniczego;
- c) z pomieszczeniem lub pomieszczeniami załogi;
- d) z kabiną kierownika statku.

We wszystkich miejscach tej łączności głosowej odbiór musi następować przez głośniki, a nadawanie informacji przez trwale zainstalowane mikrofony. Dopuszczalna jest łączność radiotelefoniczna z dziobem i rufą statku lub zestawu.

Artykuł 7.09 ***Urządzenie alarmowe***

1. Musi być dostępny niezależny system alarmowy, który obejmuje pomieszczenia dla załogi, maszynownię oraz, w razie potrzeby, oddzielne pompownie.
2. Sternik musi mieć w bezpośrednim zasięgu włącznik/wyłącznik sygnału alarmowego. W przypadku tego sygnału nie wolno stosować przełącznika, który po zwolnieniu może samoczynnie powrócić do pozycji „wyłączony”.
3. Poziom ciśnienia akustycznego sygnału alarmowego musi w pomieszczeniach dla załogi wynosić co najmniej 75 dB(A).

Sygnał alarmowy musi mieć postać dobrze widocznego z każdej strony migającego światła, zainstalowanego w maszynowniach i pompowniach.

Artykuł 7.10 ***Ogrzewanie i wentylacja***

Sterówki muszą być wyposażone w skuteczny, regulowany system ogrzewania i wentylacji.

Artykuł 7.11 ***Urządzenie do obsługi kotwic rufowych***

Na statkach i zestawach z jednoosobowym stanowiskiem radarowym i *L* przekraczającym 86 m lub *B* przekraczającym 22,90 m sternik musi mieć możliwość opuszczania kotwic rufowych ze swojego miejsca.

Artykuł 7.12 **Sterówki o regulowanej wysokości**

1. Sterówka o regulowanej wysokości zasilana mechanicznie i jej urządzenia należy zaprojektować w sposób niezagrażający bezpieczeństwu osób.
2. Sterówka o regulowanej wysokości nie może zagrażać stateczności statku.
3. Czynności wykonywane ze sterówki nie mogą być zakłócane podczas podnoszenia i opuszczania. Musi istnieć możliwość bezpiecznego wejścia i wyjścia ze sterówki, niezależnie od jej położenia.
4. Musi istnieć możliwość sterowania mechanizmem podnoszącym z wnętrza sterówki. Na stanowisku sterowania należy umieścić następujące oznaczenia:
 - a) obecne napięcie,
 - b) sterówka w najniższym położeniu,
 - c) sterówka w najwyższym położeniu,
 - d) sterówka zablokowana w stałej pozycji (jeśli dotyczy).
5. Mechanizm podnoszenia musi umożliwiać zatrzymanie się sterówki we wszystkich położeniach. Jeżeli istnieje możliwość zablokowania sterówki w określonym położeniu, mechanizm podnoszenia musi być automatycznie wyłączany przy blokowaniu. Zwolnienie blokad musi być możliwe we wszystkich warunkach eksploatacyjnych.
6. Mechanizm podnoszenia musi być zaprojektowany w sposób uniemożliwiający przekroczenie położenia końcowego.
7. Należy zapewnić warunki zapobiegające niekontrolowanemu opuszczaniu sterówki. Należy zainstalować odpowiednie zabezpieczenia zapobiegające ryzyku odniesienia obrażeń, które mogą wynikać z obniżania. Wszystkie operacje opuszczania muszą uruchamiać automatycznie optyczny i wyraźnie słyszalny dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.
8. Sterówki o regulowanej wysokości muszą być wyposażone w awaryjny system opuszczania, niezależny od normalnego mechanizmu podnoszenia i umożliwiający użytkowanie nawet w przypadku awarii zasilania. Taki system awaryjny powinien być obsługiwany z wnętrza sterówki. W przypadku korzystania z systemu awaryjnego prędkość opuszczania nie może być mniejsza niż prędkość opuszczania w normalnych warunkach.
9. (bez treści)
10. Węże hydrauliczne są:
 - a) dopuszczalne są wyłącznie, jeśli ich zastosowanie jest nieuniknione w celu zamortyzowania wibracji lub ze względu na swobodę ruchu elementów konstrukcyjnych;
 - b) muszą być przystosowane do ciśnienia równego przynajmniej maksymalnie dopuszczalnemu ciśnieniu robocznemu;
 - c) muszą być wymieniane co najmniej co osiem lat.
11. Sterówki o regulowanej wysokości i ich wyposażenie muszą być poddawane regularnym kontrolom przez kompetentną osobę, co najmniej raz na dwanaście miesięcy. Bezpieczeństwo instalacji należy ustalić za pomocą kontroli wzrokowej i kontroli prawidłowego działania.

12. Sterówki o regulowanej wysokości i ich urządzenia podlegają kontroli eksperta:
- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - b) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - c) regularnie co najmniej raz na pięć lat.

Na potrzeby tych kontroli należy przedstawić dowód odpowiedniej wytrzymałości i stabilności w postaci obliczeń.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

Artykuł 7.13

Adnotacja w świadectwie zdolności żeglugowej dotycząca statków z jednoosobowym stanowiskiem radarowym

Jeśli statek odpowiada przepisom szczegółowym dla jednoosobowych stanowisk radarowych zgodnie z art. 7.01 ust. 3, 7.04 ust. 5 oraz ust. 6, art. 7.05 ust. 3 oraz ust. 4, art. 7.06 ust. 2, art. 7.07, art. 7.08 oraz 7.11, w świadectwie zdolności żeglugowej należy dokonać następującego wpisu:

„Statek dysponuje jednoosobowym stanowiskiem radarowym”.

ROZDZIAŁ 8 **WYMOGI DOTYCZĄCE BUDOWY MASZYN**

Artykuł 8.01 **Przepisy ogólne**

1. Maszyny i ich osprzęt należy projektować, budować i instalować zgodnie z zasadami techniki.
2. Ekspert sprawdza zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do eksploatacji statku w celu sprawdzenia, że są bezpieczne w eksploatacji:
 - a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - b) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - c) regularnie co najmniej raz na pięć lat.

Inspekcja powinna obejmować inspekcję wewnętrzną i zewnętrzną. Zbiorniki sprężonego powietrza, których wnętrze nie może być właściwie skontrolowane lub których stan nie może być wyraźnie określony podczas kontroli wewnętrznej, muszą zostać poddane dodatkowym badaniom nieniszczącym lub próbom ciśnieniowym.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą inspekcji.

Pozostałe instalacje wymagające regularnych przeglądów, w szczególności kotły parowe, inne zbiorniki ciśnieniowe i ich osprzęt, oraz dźwigi, muszą spełniać przepisy obowiązujące w jednym z państw członkowskich.

3. Instalować można tylko silniki spalinowe na paliwo o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C.

Artykuł 8.02 **Urządzenia bezpieczeństwa**

1. Maszyny należy instalować i osadzać w taki sposób, aby były odpowiednio dostępne do obsługi i konserwacji i aby nie zagrażały personelowi wyznaczonemu do tych zadań. Możliwe być musi zabezpieczenie ich przed niezamierzonym uruchomieniem.
2. Serwomotory, silniki pomocnicze, kotły parowe i zbiorniki ciśnieniowe oraz ich osprzęt muszą być wyposażone w urządzenia bezpieczeństwa.
3. W razie konieczności musi być także możliwe wyłączenie silników napędzających dmuchawy i wentylatory wyciągowe poza pomieszczeniem, w którym są ustawione, i poza maszynownią.
4. Tam, gdzie to konieczne, złącza rur przenoszących paliwo, olej smarowniczy oraz oleje stosowane w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędowych oraz systemach grzewczych należy ekranować lub w inny sposób odpowiednio zabezpieczyć, aby uniknąć rozpylania lub wycieków oleju na gorące powierzchnie, do wlotów powietrza maszyn, lub przedostawania się ich do innych źródeł zapłonu. Liczbę złączy w takich systemach rurowych należy ograniczyć do minimum.

5. Zewnętrzne rury wysokociśnieniowe do paliwa dla silników wysokoprężnych, pomiędzy wysokociśnieniowymi pompami paliwa a wtryskiem należy zabezpieczyć systemem rur płaszczowych zdolnych do przechwycenia paliwa w razie awarii rurociągu wysokociśnieniowego. Taki system rur płaszczowych należy uzupełnić o kolektor do wycieków i należy przewidzieć urządzenia, które na wypadek awarii rury z paliwem wyemitują sygnał alarmowy; ten system alarmowy nie jest jednak wymagany dla silników z jedynie dwoma cylindrami. Systemów rur płaszczowych nie trzeba stosować w silnikach na otwartych pokładach obsługujących wciągarki kotwiczne i kabestany.
6. Izolacja części maszyn musi spełniać wymogi art. 3.04 ust. 3 akapit drugi.

Artykuł 8.03 **Systemy napędowe**

1. Musi istnieć możliwość niezawodnego i szybkiego uruchamiania, zatrzymywania i przesterowania napędów statku.
2. Monitorowaniem przy użyciu odpowiednich urządzeń, które wyzwalają alarm po osiągnięciu poziomu krytycznego, należy objąć następujące wskaźniki:
 - a) temperatura wody chłodzącej serwomotorów;
 - b) ciśnienie oleju smarującego w serwomotorach i przekładniach;
 - c) ciśnienie oleju i powietrza w urządzeniu nawrotnym serwomotorów, przekładni nawrotnych lub śrub.
3. Jeśli statek ma tylko jeden silnik napędowy, silnik ten nie może się wyłączać automatycznie, chyba że w celu zabezpieczenia przed nadmierną prędkością obrotową.
4. Jeśli statek ma tylko jeden silnik napędowy, silnik ten może być wyposażony w automatyczne urządzenie do redukcji prędkości silnika tylko wtedy, gdy automatyczna redukcja prędkości jest optycznie i akustycznie sygnalizowana w sterówce, a urządzenie do redukcji prędkości silnika można wyłączyć ze stanowiska sternika.
5. Przepusty wałów należy wykonać tak, aby zapobiec wydostaniu się zanieczyszczających wodę smarów.

Artykuł 8.04 **System odprowadzania spalin z silników spalinowych**

1. Spaliny muszą być w całości odprowadzane poza statek.
2. Należy zapobiec przedostawaniu się spalin do różnych pomieszczeń statku poprzez zastosowanie odpowiednich środków. Przewody odprowadzające gazy spalinowe przechodzące przez pomieszczenia załogi lub sterówkę należy pokryć ochronnym gazoszczelnym płaszczem w obrębie tych pomieszczeń. Do przestrzeni między przewodem a płaszczem musi mieć dostęp powietrze z zewnątrz.
3. Przewody do odprowadzania spalin należy układać i zabezpieczać w sposób taki, aby nie mogły spowodować pożaru.
4. W maszynowniach przewody do odprowadzania spalin należy odpowiednio izolować lub chłodzić. Poza maszynowniami może wystarczyć zabezpieczenie przed dotykiem.

Artykuł 8.05
Zbiorniki paliwa, przewody paliwowe i osprzęt

1. Paliwa płynne należy przechowywać w stalowych zbiornikach będących integralną częścią kadłuba albo w trwale do niego przytwierdzonych zbiornikach lub, jeśli wymaga tego rodzaj konstrukcji statku, wykonanych z innego, równoważnego pod względem ogniotrwałości materiału. Wymagań tych nie stosuje się do zbiorników o pojemności nie więcej niż 12 litrów, które fabrycznie wbudowano w agregaty pomocnicze. Zbiorniki paliwa nie mogą mieć wspólnych powierzchni odgraniczających ze zbiornikami wody pitnej.
2. Zbiorniki paliwowe, jak również przewody paliwowe i inny osprzęt, należy rozmieścić i ułożyć w sposób uniemożliwiający przypadkowe przedostanie się paliwa lub jego oparów do wnętrza statku. Zawory w zbiornikach przeznaczone do próbkowania paliwa lub odwadniania powinny zamykać się automatycznie.
3. Zbiorników paliwa nie można umieszczać przed grodzią zderzeniową ani za grodzią rufową.
4. Zbiorników paliwa i ich obsad nie można umieszczać bezpośrednio nad maszynowniami lub przewodami spalinowymi.
5. Kryzy wlewów do zbiorników paliwa muszą być wyraźnie oznakowane.
6. Kryzy szyjek wlewów zbiorników paliwa powinny wychodzić z pokładu, z wyjątkiem zbiorników z dziennym zapasem. Szyjki wlewów należy wyposażyć w króciec przyłączeniowy zgodnie z europejską normą EN 12827:1999.

Zbiorniki takie należy wyposażyć w rurę odpowietrzającą wyprowadzoną na wolne powietrze ponad pokładem i tak ułożoną, aby uniemożliwić przedostanie się do niej wody. Przekrój rury odpowietrzającej powinien być co najmniej 1,25 razy większy od przekroju szyjki wlewu.

Jeśli zbiorniki paliw płynnych są ze sobą połączone, przekrój przewodu łączącego musi być co najmniej 1,25 razy większy od przekroju szyjki wlewu.

7. Przewody do dystrybucji paliwa bezpośrednio przy zbiornikach muszą być wyposażone w urządzenie odcinające, które można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte.

Jeśli urządzenie jest niewidoczne, pokrywa nie może być ryglowana.

Urządzenie musi być oznaczone na czerwono. Jeśli urządzenie jest niewidoczne, musi ono być oznaczone symbolem 'zaworu szybkiego odcinania paliwa' zgodnie z rys. 9 w załączniku IV o bocznej długości przynajmniej 10 cm.

Pierwszego akapitu nie stosuje się do zbiorników paliwa zamontowanych bezpośrednio na silniku.

8. Przewody paliwowe, ich złącza, uszczelki i osprzęt powinny być wykonane z materiałów zdolnych do wytrzymania obciążeń mechanicznych, chemicznych i cieplnych, na które mogą być narażone. Przewody paliwowe nie mogą podlegać żadnemu szkodliwemu oddziaływaniu ciepła i możliwa być musi ich kontrola na całej długości.

9. Zbiorniki paliwa należy zaopatrzyć w odpowiednie urządzenie do pomiaru objętości. Musi być możliwy odczyt urządzenia do pomiaru objętości aż do poziomu maksymalnego napełnienia. Rurkę wskaźnikową należy skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniem, wyposażyć w urządzenie do automatycznego zamykania u podstawy, a górny koniec należy przyłączyć do zbiornika powyżej poziomu maksymalnego napełnienia. Materiał, z którego wykonano rurki wodowskazowe nie może odkształcać się w normalnych temperaturach otoczenia. Rurki pomiarowe nie mogą mieć swoich zakończeń w pomieszczeniach załogi. Zakończenia rurek pomiarowych w maszynowni lub kotłowni należy wyposażyć w odpowiednie urządzenia samozamykające.
10.
 - a) Zbiorniki paliwa należy zabezpieczyć przed wyciekami paliwa w trakcie bunkrowania za pomocą odpowiednich urządzeń pokładowych, które należy wykazać w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej.
 - b) Jeśli paliwo pobiera się ze stacji bunkrowania wyposażonych we własne urządzenia techniczne zapobiegające wyciekom paliwa na pokład w trakcie bunkrowania, nie stosuje się wymogów dotyczących wyposażenia określonych w lit. a) oraz ust. 11.
11. Jeśli zbiorniki paliwa są wyposażone w automatyczne urządzenia odcinające, ich czujniki powinny zatrzymać pobieranie paliwa, gdy zbiornik jest napełniony w 97 %; urządzenie to musi spełniać wymagania niezawodności bezpieczeństwa w razie uszkodzenia „failsafe”.

Jeśli czujnik ten uruchamia elektryczny element stykowy, który sygnałem binarnym może przerwać obwód w stacji bunkrowania, możliwa być musi transmisja tego sygnału do stacji bunkrowania za pośrednictwem wodoszczelnej wtyczki łączącej spełniającej wymagania międzynarodowej normy IEC 60309-1:1999 w zakresie napięć prądu stałego od 40 do 50 V, kolor obudowy biały, uziemienie w pozycji styku na godz. 10.00.
12. Zbiorniki paliwa należy zaopatrzyć w otwory ze szczelnymi pokrywami, aby umożliwić czyszczenie i przeglądy.
13. Zbiorniki paliwa bezpośrednio zasilające serwomotory i silniki potrzebne do bezpiecznej pracy statku należy wyposażyć w urządzenia emitujące w sterówce sygnały optyczne i dźwiękowe, jeśli poziom paliwa w nich nie wystarcza do zapewnienia dalszej bezpiecznej eksploatacji.

Artykuł 8.06 ***Przechowywanie olejów smarowych, rur i osprzętu***

1. Olej smarowy należy przechowywać w zbiornikach stalowych będących integralną częścią kadłuba albo w trwale do niego przytwierdzonych lub, jeśli wymaga tego rodzaj konstrukcji statku, wykonanych z innego, równoważnego pod względem ogniotrwałości materiału. Wymagań tych nie stosuje się do zbiorników o pojemności nie więcej niż 25 litrów. Zbiorniki oleju smarowego nie mogą mieć wspólnych powierzchni odgraniczających ze zbiornikami wody pitnej.
2. Zbiorniki oleju smarowego, jak również towarzyszące im przewody i inny osprzęt należy rozmieścić i ułożyć w sposób uniemożliwiający niezamierzone przedostanie się oleju smarowego lub jego oparów do pomieszczeń statku.
3. Zbiorników oleju smarowego nie można umieszczać przed grodzią zderzeniową.

4. Zbiorników oleju smarowego i ich obsad nie można umieszczać bezpośrednio nad maszynowniami ani przewodami odprowadzającymi gazy spalinowe.
5. Kryzy wlewów zbiorników oleju smarowego muszą być wyraźnie oznakowane.
6. Przewody oleju smarowego, ich złącza, uszczelki i osprzęt muszą być wykonane z materiałów zdolnych do wytrzymania obciążeń mechanicznych, chemicznych i cieplnych, na które mogą być narażone. Przewody te nie mogą podlegać żadnemu szkodliwemu oddziaływaniu ciepła i możliwa być musi ich kontrola na całej długości.
7. Zbiorniki oleju smarowego należy zaopatrzyć w odpowiednie urządzenie do pomiaru objętości. Musi być możliwy odczyt urządzenia do pomiaru objętości aż do poziomu maksymalnego napełnienia. Rurkę wodowskazową należy skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniem, wyposażyć w urządzenie do automatycznego zamykania u podstawy, a górny koniec należy przyłączyć do zbiornika powyżej poziomu maksymalnego napełnienia. Materiał, z którego wykonano rurki wodowskazowe nie może odkształcać się w normalnych temperaturach otoczenia. Rurki pomiarowe nie mogą mieć swoich zakończeń w pomieszczeniach załogi. Zakończenia rurek pomiarowych w maszynowni lub kotłowni należy wyposażyć w odpowiednie urządzenia samozamykające.

Artykuł 8.07

Przechowywanie olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, przewody i osprzęt

1. Oleje używane w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych należy przechowywać w zbiornikach stalowych będących integralną częścią kadłuba albo trwale do niego przytwierdzonych lub, jeśli wymaga tego rodzaj konstrukcji statku, wykonanych z innego, równoważnego pod względem ogniotrwałości materiału. Wymagań tych nie stosuje się do zbiorników o pojemności nie więcej niż 25 litrów. Takie zbiorniki olejowe zgodnie ze zdaniem pierwszym (1) nie mogą mieć wspólnych powierzchni odgraniczających ze zbiornikami wody pitnej.
2. Zbiorniki olejowe, zgodnie z pkt 1, jak również towarzyszące im przewody i inny osprzęt, należy rozmieścić i ułożyć w sposób uniemożliwiający niezamierzone przedostanie się oleju lub jego oparów do pomieszczeń statku.
3. Zbiorników takiego oleju, zgodnie z pkt 1, nie można umieszczać przed grodzią zderzeniową
4. Zbiorników oleju i ich obsad, zgodnie z pkt 1, nie można umieszczać bezpośrednio nad maszynowniami ani przewodami odprowadzającymi gazy spalinowe
5. Kryzy wlewów zbiorników takiego oleju, zgodnie z pkt 1, muszą być wyraźnie oznakowane.
6. Przewody takiego oleju, zgodnie z pkt 1, ich złącza, uszczelki i osprzęt muszą być wykonane z materiałów zdolnych do wytrzymania obciążeń mechanicznych, chemicznych i cieplnych, na które mogą być narażone. Przewody te nie mogą podlegać żadnemu szkodliwemu oddziaływaniu ciepła i możliwa być musi ich kontrola na całej długości.

7. Zbiorniki takiego oleju, zgodnie z pkt 1, należy zaopatrzyć w odpowiednie urządzenie do pomiaru objętości. Musi być możliwy odczyt urządzenia do pomiaru objętości aż do poziomu maksymalnego napełnienia. Rurkę wodowskazową należy skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniem, wyposażyć w urządzenie do automatycznego zamykania u podstawy, a górny koniec należy przyłączyć do zbiornika powyżej poziomu maksymalnego napełnienia. Materiał, z którego wykonano rurki wodowskazowe, nie może odkształcać się w normalnych temperaturach otoczenia. Rurki pomiarowe nie mogą mieć swoich zakończeń w pomieszczeniach załogi. Zakończenia rurek pomiarowych w maszynowni lub kotłowni należy wyposażyć w odpowiednie urządzenia samozamykające.

Artykuł 8.08 **Systemy pomp zęzowych i odwadniania**

1. Możliwe być musi wypompowanie wody z każdego przedziału wodoszczelnego osobno. Jednakże wymogu tego nie stosuje się do przedziałów wodoszczelnych, które zwykle w trakcie pracy są hermetycznie zamknięte.
2. Statki wymagające załogi należy wyposażyć w dwie niezależne pompy zęzowe, których nie wolno instalować w tym samym pomieszczeniu i z których przynajmniej jedna musi być napędzana silnikiem. Jednakże dla statków o mocy poniżej 225 kW lub nośności poniżej 350 t, lub statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów o wyporności poniżej 250 m³, wystarczy jedna pompa, która może być uruchamiana ręcznie lub napędzana silnikiem.

Każda z wymaganych pomp musi nadawać się do użytku w każdym przedziale wodoszczelnym.

3. Minimalną wydajność Q_1 pierwszej pompy zęzowej oblicza się według następującego wzoru:
$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \text{ [l/min]}$$

d_1 oblicza się według wzoru:

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{L(B+H)} + 25 \text{ [mm]}$$

Minimalną wydajność Q_2 drugiej pompy zęzowej oblicza się według następującego wzoru:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \text{ [l/min]}$$

d_2 oblicza się według wzoru:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \text{ [mm]}$$

Jednakże wartość d_2 nie musi być większa od wartości d_1 .

Do obliczeń Q_2 za l przyjmuje się długość najdłuższego przedziału wodoszczelnego.

W tych wzorach:

l długość danego przedziału wodoszczelnego, w [m];

d_1 obliczeniowa wewnętrzna średnica głównej rury odwadniającej, w [mm];

d_2 obliczeniowa wewnętrzna średnica rury odgałęzionej, w [mm].

4. Tam, gdzie pompy zęzowe są połączone z systemem odwadniania, rury odwadniające powinny mieć średnicę wewnętrzną równą co najmniej d_1 , w mm, rury odgałęzione zaś równą co najmniej d_2 , w mm.

Jeżeli długość L statku jest mniejsza niż 25 m, wartości d_1 oraz d_2 można obniżyć do 35 mm.
5. Dopuszcza się tylko samozasysające pompy zęzowe.
6. Dla każdego przedziału płaskodennego ponad 5 m szerokości potrzebne jest przynajmniej jedno urządzenie zasysające na każdej burcie.
7. Musi być możliwe odwadnianie skrajnika rufowego z maszynowni głównej za pomocą łatwo dostępnego, automatycznie zamykanego osprzętu.
8. Rury odgałęzione z poszczególnych przedziałów muszą być połączone z główną rurą odwadniającą poprzez zamykane zawory niezwrotne.

Przedziały lub inne przestrzenie, przeznaczone na balast, muszą być połączone z systemem odwadniającym wyłącznie poprzez proste urządzenie odcinające. Wymogu tego nie stosuje się do ładowni, które są przystosowane do przyjęcia balastu. Ładownie takie należy napełniać wodą balastową za pomocą rurociągu balastowego na stałe zainstalowanego i niezależnego od rur odwadniania, lub za pomocą rur odgałęźnych, które można przyłączyć do głównej rury odwadniającej rurami lub złączkami giętkimi. Nie dopuszcza się stosowania w tym celu zaworów wlotu wody umieszczonych w dnie ładowni.
9. Zęzy ładowni należy wyposażyć w urządzenia do pomiaru poziomu cieczy.
10. Tam, gdzie system odwadniania zawiera zainstalowane na stałe orurowanie, rury odwadniające w dnie zęz przeznaczone do wyciągania wody zaolejonej należy wyposażyć w zamknięcia zaplombowane przez organ inspekcyjny. Liczbę i rozmieszczenie takich zamknięć należy wpisać do świadectwa zdolności żeglugowej.
11. Zaryglowanie zamknięć należy uważać za ich zaplombowanie zgodnie z ust. 10. Klucz lub klucze do takich rygli tych zamknięć należy odpowiednio oznaczyć i przechowywać w oznaczonym i łatwo dostępnym miejscu w maszynowni.

Artykuł 8.09 **Zbieranie wody zaolejonej i oleju przepracowanego**

1. Możliwe być musi zbieranie na pokładzie wody zaolejonej w wyniku eksploatacji. Do tego celu służy zęza maszynowni.
2. W celu przechowywania olejów przepracowanych maszynownię należy wyposażyć w jeden lub kilka odbieralników o pojemności co najmniej 1,5 raza większej od ilości olejów przepracowanych z misek olejowych wszystkich zainstalowanych silników spalinowych oraz przekładni wraz z płynami hydraulicznymi ze zbiorników płynów hydraulicznych.

Króćce przyłączeniowe używane do opróżniania odbieralników muszą być zgodne z normą europejską EN 1305 : 2018.
3. Organ inspekcyjny może zezwolić na odstępstwa od ust. 2 statkom poruszającym się wyłącznie na krótkich odcinkach.

Artykuł 8.10
Hałas emitowany przez statki

1. Hałas wytwarzany przez statek w ruchu, a w szczególności szmer ssania i hałas wydechu silników, należy tłumić poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń.
2. Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek w ruchu nie może przekraczać 70 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.
3. Poza operacjami przeładunkowymi poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek stojący w miejscu nie może przekraczać 60 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.

ROZDZIAŁ 9 **EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I PYŁOWYCH Z SILNIKÓW** **SPALINOWYCH**

Artykuł 9.00 **Definicje**

Do celów niniejszego rozdziału mają zastosowanie następujące definicje

1. 'silnik spalinowy': przetwornik energii inny niż turbina gazowa, przeznaczony do przebudowy energii chemicznej (wprowadzanej) w energię mechaniczną (wyściową) w proces spalania wewnętrznego; obejmuje, w miejscu instalacji, układ kontroli emisji oraz interfejs komunikacyjny (sprzęt i komunikaty) między elektroniczną jednostką sterującą (lub takimi jednostkami);
2. 'homologacja typu' procedura, na mocy której właściwy organ zaświadcza, że typ silnika lub rodzina silników spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymagania techniczne w odniesieniu do poziomów zanieczyszczeń gazowych i pyłowych emitowanych przez silnik (-i);
3. 'rodzina silników': grupa silników producenta silników, które ze względu na swoją konstrukcję mają podobne właściwości w zakresie emisji spalin i spełniają obowiązujące wartości graniczne emisji;
4. 'moc referencyjna': moc netto, która jest wykorzystywana do określenia obowiązujących wartości granicznych emisji dla silnika;
5. 'producent silnika': każda osoba fizyczna lub prawna odpowiedzialna przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu silnika lub procesu dopuszczania do eksploatacji oraz za zapewnienie zgodności produkcji silnika, która jest również odpowiedzialna za kwestie związane z nadzorem rynku w odniesieniu do produkowanych silników, niezależnie od tego, czy są one bezpośrednio zaangażowane we wszystkie etapy projektowania i budowy silnika będącego przedmiotem procedury homologacji typu;
6. 'protokół parametrów silnika': dokument zgodny z załącznikiem 6, w którym należyć odnotowywane są wszystkie parametry wraz ze zmianami, w tym części i ustawienia silnika, które mają wpływ na poziom emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silnika.

Artykuł 9.01 **Przepisy ogólne**

1. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do wszystkich silników spalinowych zainstalowanych na pokładzie jednostki o mocy referencyjnej większej lub równej 19 kW. 2. Silniki spalinowe wewnętrznego spalania spełniają wymogi rozporządzenia (UE) 2016/1628.¹ Wyłącznie silniki spalinowe wewnętrznego spalania kategorii
 - a) IWP,
 - b) IWA,
 - c) NRE o mocy odniesienia poniżej 560 kW lub
 - d) silniki uznane za równoważne zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628 mogą być instalowane. Zgodność tę ustala się za pomocą świadectwa homologacji typu.
3. Kopię świadectwa homologacji typu, instrukcje producenta silnika, protokołu parametrów silnika przechowywane są na pokładzie.

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016).

4. Zabrania się instalacji silników zamiennych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628.
5. W celu wykonania zadań wynikających z niniejszego rozdziału organ inspekcyjny może zatrudnić służby techniczne. Do celów niniejszego Standardu uznaje się wyłącznie służby techniczne notyfikowane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/1628.

Artykuł 9.02 ***Wpis do świadectwa zdolności żeglugowej***

Numer identyfikacyjny a także numer homologacji typu, w zależności od przypadku, wszystkich silników spalinowych na pokładzie jednostki, należy wykazać w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej.

Artykuł 9.03 ***Przepisy dotyczące instalacji silników spalinowych***

Instalacja silników na jednostce zgodna jest z ograniczeniami podanymi w zakresie homologacji typu.

Artykuł 9.04 ***Instrukcje producenta silnika***

1. Instrukcje producenta silnika, które sporządza producent silnika, określają istotne ze względu na emisję części, a także regulacje i parametry, na podstawie których można ocenić ciągłą zgodność z wartościami granicznymi emisji spalin.
2. Instrukcja zawiera przynajmniej następujące dane:
 - a) typ silnika oraz, w razie konieczności, rodzinę silników wraz z podaną mocą znamionową i prędkością znamionową;
 - b) wykaz części i parametrów silnika istotnych ze względu na emisję spalin;
 - c) jednoznaczne cechy pozwalające zidentyfikować dopuszczone części, które są istotne ze względu na emisję spalin (np. numery umieszczone na częściach);
 - d) parametry silnika istotne ze względu na emisję spalin, takie jak zakresy ustawień dla wtrysku, dopuszczalna temperatura, dopuszczalna temperatura wody chłodzącej, maksymalne ciśnienie wsteczne spalin.

Artykuł 9.05 ***Badanie silników spalinowych***

1. W trakcie kontroli instalacyjnej oraz w trakcie kontroli okresowych i kontroli specjalnych, właściwy organ sprawdza aktualny stan silnika w zakresie części, regulacji i parametrów podanych w instrukcjach producenta silnika oraz protokole parametrów silnika.
2. Wyniki kontroli, o których mowa w ust. 1 zapisuje się w protokole parametrów silnika zgodnie z załącznikiem 6.
3. Jeżeli kontrola instalacyjna, kontrole okresowe i specjalne wskazują, że silniki zainstalowane na pokładzie, w odniesieniu do ich parametrów, części i zmiennych cech, odpowiadają specyfikacji podanej w dokumentach objętych zakresem art. 9.01 ust. 3, można uznać, że emisja spalin i zanieczyszczeń z silników także spełnia podstawowe wartości graniczne.

Jeżeli organ inspekcyjny stwierdzi, że silnik spalinowy wewnętrznego spalania nie spełnia wymagań określonych w dokumentach objętych art. 9.01 ust. 3, organ zażąda podjęcia środków w celu przywrócenia zgodności silnika spalinowego.

4. W przypadku silników z systemami obróbki gazów spalinowych, w ramach kontroli instalacyjnej, kontroli okresowych lub specjalnych przeprowadza się badania w celu ustalenia, czy systemy te działają prawidłowo.

Artykuł 9.06 **Kontrola instalacyjna**

1. Po zamontowaniu silnika na pokładzie, lecz przed jego oddaniem do eksploatacji przeprowadza się kontrolę instalacyjną. Kontrola ta, która stanowi część inspekcji początkowej jednostki lub inspekcji specjalnej związanej z zainstalowaną przedmiotowego silnika, skutkuje zarejestrowaniem silnika w świadectwie zdolności żeglugowej, które ma być wydane po raz pierwszy, lub zmianą istniejącego świadectwa zdolności żeglugowej.
2. Podczas kontroli instalacyjnej organ inspekcyjny zapewni, że silnika zainstalowany na pokładzie nadal spełnia wymagania techniczne dotyczące poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, nawet po przejściu modyfikacji lub przystosowań od momentu wydania homologacji typu.
3. Organ inspekcyjny może odstąpić od kontroli instalacyjnej zgodnie z ust. 1, w przypadku zastąpienia silnika spalinowego o mocy wyjściowej P_N mniejszej niż 130 kW silnikiem spalinowym objętym tą samą homologacją typu zgodnie z art. 9.01 ust. 2. Warunkiem koniecznym jest powiadomienie organu inspekcyjnego o wymianie silnika i przekazanie mu kopii dokumentu homologacji typu oraz numeru identyfikacyjnego nowo zainstalowanego silnika. Organ inspekcyjny dokonuje właściwych zmian w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej.

Artykuł 9.07 **Kontrole okresowe**

1. W trakcie kontroli okresowych organ inspekcyjny upewnia się, że silnik zainstalowany na statku nadal spełnia wymagania techniczne w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, nawet po poddaniu modyfikacji lub adaptacji od czasu zainstalowania instalacji.
2. Kontrole okresowe silnika przeprowadza się w ramach inspekcji okresowej.

Artykuł 9.08 **Kontrole specjalne**

1. W przypadku kontroli specjalnych organ inspekcyjny upewnia się, że silnik zainstalowany na pokładzie nadal spełnia wymagania techniczne w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, po każdej istotnej modyfikacji.
2. Po każdej istotnej modyfikacji silnika, która może mieć wpływ na emisję zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silnika bezwzględnie należy przeprowadzić kontrolę specjalną.

Artykuł 9.09 **Szczegółowe wymagania dotyczące systemu obróbki gazów spalinowych**

1. Systemy obróbki gazów spalinowych nie mogą wpływać ujemnie na bezpieczne działanie jednostki, w tym układ napędowy i zasilania, ani też blokować układu wydechowego.
2. Jeżeli system oczyszczania spalin silników spalinowych, zapewniających napęd główny jednostki, wyposażony jest w urządzenie obejściowe, to urządzenie obejścia musi spełniać następujące warunki:
 - a) W przypadku awarii układu oczyszczania spalin, uruchomienie urządzenia omijającego musi umożliwić jednostce kontynuowanie procesu przechodzenia na prędkość sterowną w oparciu o własną moc.
 - b) W przypadku uruchomienia urządzenia obejścia system sterowania urządzeniem obejściowym powinien uruchamiać dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy w sterówce.
 - c) Układ sterowania urządzeniem obejściowym rejestruje w nieulotnej pamięci komputera wszystkie zdarzenia związane z pracą silnika podczas korzystania z urządzenia obejściowego. Informacje te są łatwo dostępne dla właściwych organów.
3. W przypadku gdy zainstalowany jest system kontrolno-diagnostyczny zgodnie z art. 25 ust. 3 lit. f) rozporządzenia (UE) 2016/1628, wymagane urządzenia alarmowe uruchamiają w sterówce dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu.
4. Jeżeli układ oczyszczania wtórnego polega na użyciu odczynnika w celu zmniejszenia emisji, wymagane urządzenia alarmowe ostrzegają członków załogi o konieczności ponownego napełnienia zbiornika odczynnika zanim zostanie on opróżniony, lub o konieczności wymiany odczynnika, jeżeli nie spełnia on wymagań dotyczących stężenia.

W przypadku gdy system diagnostyki kontrolnej zainstalowany zgodnie z art. 25 ust. 3 lit. f) rozporządzenia (UE) 2016/1628 może aktywować redukcję mocy silnika spalinowego wewnętrznego spalania, muszą być spełnione następujące wymogi:

- a) Uruchomienie urządzenia do redukcji mocy musi umożliwić jednostkom zachowanie prędkości sterownej z wykorzystaniem własnego napędu.
 - b) W przypadku uruchomienia redukcji mocy układ sterowania musi uruchamiać dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy w sterówce.
5. Wymaganie określone w ust. 1 uznaje się za spełnione, jeżeli statek jest wyposażony w

- a) drugi niezależny układ napędowy (nawet jeśli ten drugi system obejmuje również układ oczyszczania spalin), który umożliwia jednostce kontynuowanie wytwarzania prędkości sterownej z wykorzystaniem własnego napędu; lub
- b) układ oczyszczania spalin z urządzenia obejścia zgodnie z pkt 2.

ROZDZIAŁ 10 **URZĄDZENIA I INSTALACJE ELEKTRYCZNE**

Artykuł 10.01 **Przepisy ogólne**

1. Części instalacji elektrycznej lub sprzętu elektrycznego, dla których nie ma szczegółowych wymagań mają zadowalający poziom bezpieczeństwa, jeżeli zostały wyprodukowane zgodnie z obowiązującą normą europejską lub z wymaganiami uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

Wymagane dokumenty należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu.

2. Poniższe dokumenty wizowane przez organ inspekcyjny muszą być dostępne na pokładzie:
 - a) orientacyjne schematy dotyczące kompletnej instalacji elektrycznej;
 - b) schematy głównej i awaryjnej tablicy rozdzielczej oraz rozdzielni pokazujące najistotniejsze dane techniczne, takie jak natężenie prądu znamionowego urządzeń zabezpieczających, przyrządy rozdzielcze;
 - c) wskazówki dotyczące zapotrzebowania na zasilanie dla urządzeń elektrycznych;
 - d) rodzaje kabli z podaniem ich przekrojów;
 - e) dla elektrycznych układów napędowych statków, plany rozdzielnic oraz dokumentacji elektrycznych silników napędowych;
 - f) plany elektronicznych systemów sterowania, regulacji, alarmowych i bezpieczeństwa;
 - g) plany obwodów sterujących.

Dokumenty te są wymagane do przechowywania na pokładzie statków bezzałogowych, lecz muszą być przez cały czas dostępne u armatora.

3. Sprzęt i instalacje powinny być zaprojektowane zgodnie ze stałym wykazem jednostki do 15° i wewnętrznymi temperaturami otoczenia od 0 °C do + 40 °C oraz na pokładzie od - 20 °C do + 40 °C. Powinny one w pełni funkcjonować do tych granic.
4. Urządzenia i instalacje elektryczne powinny być łatwo dostępne i łatwe w konserwacji.
5. Sprzęt i instalacje elektryczne muszą być zaprojektowane i zainstalowane w taki sposób, aby wibracje powstające podczas normalnej eksploatacji na pokładzie nie powodowały niesprawności lub uszkodzeń.

Artykuł 10.02 **Systemy zasilania w energię**

1. Na system zasilania w energię statków z instalacją elektryczną muszą zasadniczo składać się co najmniej dwa źródła energii, aby w przypadku awarii jednego z nich drugie źródło mogło dostarczyć moc odbiorcom potrzebną do bezpiecznej nawigacji przez co najmniej 30 minut.
2. Odpowiednią wielkość zasilacza należy wykazać za pomocą obliczeń bilansu mocy. Można przy tym uwzględnić odpowiedni współczynnik równoczesności.
3. Artykuł 6.04 stosuje się do źródeł zasilania urządzeń sterowych niezależnie od ust. 1.

Artykuł 10.03
Zabezpieczenie przed dostępem do części niebezpiecznych, przedostaniem się ciał obcych oraz wody

Rodzaje minimalnych zabezpieczeń części stałych instalacji elektrycznej muszą odpowiadać miejscu ich przeznaczenia zgodnie z poniższą tabelą:

Miejsce przeznaczenia	Rodzaj minimalnego zabezpieczenia zgodnie z normą europejską EN 60529 : 2014					
	Generatory	Silniki	Transformatory	Tablice rozdzielcze, rozdzielnice, przyrządy rozdzielcze	Materiał instalacyjny ⁽⁴⁾	Sprzęt oświetleniowy / czujki pożarowe
Pomieszczenia serwisowe, maszynownie, sterownie	IP 22	IP 22	IP 22 ⁽²⁾	IP 22 ^{(1) (2)}	IP 44	IP 22
Ładownie		IP 55	IP 55		IP 55	IP 55
Pomieszczenia na akumulatory i magazyny farb						IP 44 oraz (przykład) ⁽³⁾
Wolny pokład i stanowiska sterownicze	IP 55	IP 55		IP 55	IP 55	IP 55
Sterówka zamknięta	IP 55	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
Pomieszczenia załogi oprócz pomieszczeń sanitarnych i wilgotnych				IP 22	IP 20	IP 20
Pomieszczenia sanitarne i wilgotne		IP 44	IP 44	IP 44	IP 55	IP 44

Uwagi:

(1) Jeśli urządzenia emitują dużą ilość ciepła: IP 12.

(2) Jeśli samo urządzenie nie zapewnia tego rodzaju zabezpieczenia, wówczas miejsce przeznaczenia musi spełniać warunki tego zabezpieczenia określone na tabliczce.

(3) Certyfikowane bezpieczne urządzenia elektryczne, np. instalacje

a) dozwolone zgodnie z normami europejskimi serii EN 60079 w wersji obowiązującej w dniu 6 lipca 2017 r.,

b) obniżenie minimalnej ochrony w zależności od konstrukcji, np. niektórych typów czujek pożarowych.

Jeżeli urządzenia oświetleniowe lub czujki pożarowe stosowane są w magazynach na akumulatory i na farby, należy spełnić oba te warunki.

(4) Do armatury instalacyjnej dla prądów 125 A i większych: IP 66 (EN 60529 : 2014).

Artykuł 10.04
Zabezpieczenie przeciwybuchowe

1. W pomieszczeniach lub obszarach, gdzie mogą zbierać się gazy wybuchowe lub ich mieszanki, można instalować tylko przeciwybuchowy sprzęt elektryczny (świadczenie bezpieczeństwa). Urządzenia te muszą zostać przetestowane i zatwierdzone pod względem bezpieczeństwa pracy w atmosferze wybuchowej przez instytucję badawczą uznaną na podstawie przepisów krajowych jednego z państw członkowskich.

Należy w miarę możliwości unikać instalowania w tych pomieszczeniach lub strefach urządzeń łączeniowych dla urządzeń oświetleniowych i innych urządzeń elektrycznych. Odporność na wybuch musi uwzględniać właściwości atmosfery, która może powstać (grupa wybuchowa, klasa temperatury) oraz wymagania odpowiedniej strefy.

Należy przestrzegać informacji i ograniczeń zawartych w świadectwach homologacji urządzeń.

Klasyfikację i ocenę obszarów zagrożonych wybuchem należy przeprowadzić i udokumentować zgodnie z normami międzynarodowymi EN 60079-10-1: 2015 i EN 60079-10-2 : 2015.

2. Obowiązujące przepisy dla obszarów zagrożonych wybuchem:
 - a) W strefie 0 tylko obwody iskrobezpieczne (klasa ochrony Ex ia) zgodnie z międzynarodową normą IEC 60079-11 :2012 są dopuszczalne.
 - b) W strefie 1 dozwolony jest wyłącznie sprzęt elektryczny zabezpieczony przeciwwybuchowo (świadectwo bezpieczeństwa).
 - c) W strefie 2 należy podjąć środki mające na celu ochronę sprzętu elektrycznego, które są odpowiednie do rodzaju i zamierzonego przeznaczenia sprzętu serwisowego.
Zatwierdzenie w tych obszarach jest ograniczone do:
 - aa) sprzętu elektrycznego przeciwwybuchowego (świadectwo bezpieczeństwa) lub
 - bb) urządzeń eksploatacyjnych, które w normalnych warunkach użytkowania nie wytwarzają iskier i których powierzchnie mogą mieć kontakt z powietrzem zewnętrznym, nie osiągają niedopuszczalnych temperatur, lub
 - cc) sprzętu użytkowego, który jest chroniony przez hermetyzację lub który jest zamknięty w izolacji paroszczelnej (minimalny stopień ochrony IP 55) i którego powierzchnie nie osiągają niedopuszczalnych temperatur.

3. W odniesieniu do ochrony przeciwwybuchowej przeciwpyłowej stosuje się wymagania zgodnie z normą europejską EN 60079-10-10-2: 2015

Artykuł 10.05 **Uziemienie ochronne**

1. Uziemienie ochronne jest wymagane w przypadku urządzeń pod napięciem powyżej 50 V.
2. Nieprzeznaczone do pracy pod napięciem odkryte (narażone na dotyk) części metalowe, takie jak ramy i obudowy maszyn, urządzeń i oświetlenia muszą mieć odrębne uziemienie, o ile poprzez rodzaj montażu nie są połączone przewodząco z kadłubem statku.
3. Obudowy ruchomych odbiorników i przenośnych urządzeń elektrycznych muszą być uziemione za pomocą dodatkowego, nieprzewodzącego prądu przewodu ochronnego znajdującego się w kablu przyłączeniowym. Przepis ten nie obowiązuje przy zastosowaniu transformatorów ochronno-rozdziałczych lub urządzeń z izolacją ochronną (podwójną izolacją).
4. Przekrój poprzeczny przewodów uziemiających musi odpowiadać co najmniej danym w poniższej tabeli:

Przekrój przewodów zewnętrznych (S) [mm ²]	Minimalny przekrój przewodów uziemiających	
	w kablach izolowanych [mm ²]	położone osobno [mm ²]
$0,5 \leq S \leq 4$	taki jak dla przewodów zewnętrznych	4
$4 < S \leq 16$	taki jak dla przewodów zewnętrznych	
$16 < S \leq 35$	16	
$35 < S \leq 120$	połowa przekroju przewodu zewnętrznego	
$S > 120$	70	

Artykuł 10.06
Dopuszczalne maksymalne napięcia

1. Napięcia nie mogą przekraczać następujących wartości:

Rodzaj urządzenia lub instalacji	Dopuszczalne maksymalne napięcie		
	Prąd stały	Prąd przemienny	Prąd trójfazowy
a) Instalacje mocy i grzewcze, włącznie z gniazdkami ogólnego zastosowania	250 V	250 V	690 V
b) Komunikacja świetlna, urządzenia do przekazywania informacji i rozkazów, włącznie z gniazdkami ogólnego zastosowania	250 V	250 V	-
c) Gniazdka do zasilania przenośnych urządzeń stosowanych na otwartym pokładzie lub w wąskich lub wilgotnych metalowych pomieszczeniach, oprócz kotłów i zbiorników			
1. ogólnie	50 V ⁽¹⁾	50 V ⁽¹⁾	-
2. gdzie transformator ochronny lub rozdzielczy zasila tylko jedno urządzenie	-	250 V ⁽²⁾	-
3. gdzie stosuje się urządzenia z izolacją ochronną (podwójną izolacją)	250 V	250 V	-
4. gdzie stosuje się wyłączniki zabezpieczające przed prądem uszkodzeniowym $\leq 30\text{mA}$	-	250 V	690 V
d) Przenośne urządzenia elektryczne, takie jak wyposażenie elektryczne pojemników, silników, dmuchaw i przenośnych pomp, które nie są przemieszczane w trakcie swojej pracy oraz których części przewodzące narażone na dotyk są uziemione za pomocą dodatkowego przewodu znajdującego się w kablu instalacyjnym i które, oprócz przewodu uziemiającego, mają kontakt z kadłubem poprzez swoje położenie lub dodatkowy przewód	250 V	250 V	690 V
e) Gniazdka do zasilania przenośnych urządzeń stosowanych w kotłach i zbiornikach	50 V ⁽¹⁾	50 V ⁽¹⁾	-
<p>Uwagi:</p> <p>⁽¹⁾ Jeśli napięcie pochodzi z sieci o wyższym poziomie napięcia, wówczas należy zastosować separację galwaniczną (transformator bezpieczeństwa).</p> <p>⁽²⁾ Obwód wtórny musi być izolowany od masy na wszystkich biegunach.</p>			

2. Przy stosowaniu niezbędnych środków ochronnych dopuszczalne jest wyższe napięcie:
 - a) dla urządzeń elektrycznych, których parametry tego wymagają;
 - b) dla specjalnych instalacji pokładowych, jak urządzenia radiowe i zapłonowe.
3. Organ inspekcyjny może dopuścić inne wyjątki w uzasadnionych przypadkach, jeżeli przestrzegane są wymagane środki ochronne.

Artykuł 10.07 **Systemy rozdzielcze**

1. Dla prądu stałego i jednofazowego prądu przemiennego dozwolone są następujące systemy rozdzielcze:
 - a) przewody dwużyłowe z jedną żyłą uziemioną (L1/N/PE);
 - b) przewody jednożyłowe oparte na zasadzie przewodu powrotnego z kadłuba, tylko dla urządzeń lokalnych (np. rozruszniki silników spalinowych, antykorozyjne zabezpieczenia katodowe) (L1/PEN);
 - c) przewody dwużyłowe izolowane od kadłuba (L1/L2/PE).
2. Dla trójfazowego prądu przemiennego dozwolone są następujące systemy rozdzielcze:
 - a) 4 przewody czterożyłowe z uziemieniem punktu zerowego, nie stosuje się zasady przewodu powrotnego z kadłuba (L1/L2/L3/N/PE) = (sieć TN-S) lub (sieć TT);
 - b) przewody trójżyłowe izolowane od kadłuba (L1/L2/L3/PE) = (sieć IT);
 - c) przewody trójżyłowe z uziemieniem punktu zerowego, nie stosuje się zasady przewodu powrotnego z kadłuba (L1/L2/L3/PEN).
3. Organ inspekcyjny może pozwolić na stosowanie innych systemów rozdziału.

Artykuł 10.08 **Połączenie z siecią lądową lub innymi sieciami zewnętrznymi**

1. Jednostka zasilająca, czyli całość wyposażenia pokładowego służącego do przekazywania energii elektrycznej na jednostkę, musi być zaprojektowana w następujący sposób:
 - a) Przesyłanie z systemów zasilania energią elektryczną na lądzie:
 - aa) w przypadku prądów o natężeniu do 125 A należy spełnić wymagania norm europejskich EN 15869-1:2019 i EN 15869-3:2019.
 - bb) w przypadku prądów powyżej 250 A należy spełnić wymagania norm europejskich EN 16840:2017.
 - b) We wszystkich pozostałych przypadkach stosuje się wymogi określone w pkt 2-9. Wymienione wymogi uznaje się za spełnione, jeżeli normy, o których mowa w lit. a), są przestrzegane dla danego zastosowania.
2. Doprowadzenia z sieci lądowych lub innych sieci zewnętrznych do urządzeń sieci pokładowej muszą być na stałe połączone ze statkiem poprzez trwale zainstalowane przyłącza lub urządzenia wtykowe. Przyłącza kabli nie mogą być poddane obciążeniu rozciągającemu.
3. Kadłub musi być skutecznie uziemiony, gdy napięcie przyłączeniowe przekracza 50 V. Przyłącza uziemiające muszą być specjalnie oznakowane.

4. Powinna istnieć możliwość zablokowania urządzeń zabezpieczających połączenia, aby zapobiec jednoczesnej pracy generatorów sieci pokładowych i sieci lądowej lub innej sieci zewnętrznej. Krótkotrwałe równoległe działanie dwóch systemów w celu przełączenia bez przerw w dostawie napięcia jest dozwolone.
5. Przyłącze musi być zabezpieczone przed zwarciami i przeciążeniami.
6. Główna tablica rozdzielcza musi wskazywać, czy przyłącze jest pod napięciem.
7. Wymagane zainstalowanie urządzeń wskazujących ma na celu umożliwienie porównania biegunowości przy prądzie stałym, a przy prądzie trójfazowym kolejności faz przyłącza z przyłączem sieci pokładowej.
8. Tabliczka informacyjna przy przyłączy musi wskazywać:
 - a) środki niezbędne do wykonania przyłącza;
 - b) rodzaj prądu i napięcie znamionowe, a dla prądu zmiennego dodatkowo częstotliwość.
9. Jeżeli stosuje się urządzenia przyłączeniowe o wartości znamionowej większej niż 16 A należy podjąć kroki w celu zapewnienia, aby połączenie i rozłączenie miało miejsce tylko wtedy, gdy linia jest zamknięta.

Artykuł 10.09 ***Przekazywanie prądu innym jednostkom***

1. W razie przekazywania prądu innym jednostkom należy zapewnić osobne połączenie.
2. Przepisy art. 10.08 ust. 2 oraz ust. 4 do ust. 9 stosuje się odpowiednio.

Artykuł 10.10 ***Generatory, silniki i transformatory***

1. Generatory napędzane silnikiem głównym, wałem śrubowym lub zestawem pomocniczym przeznaczonym do innych celów muszą być zaprojektowane z uwzględnieniem prędkości obrotowych, które mogą występować przy ich normalnym działaniu.
2. Transformatory należy instalować w dobrze wentylowanych miejscach lub w dobrze wentylowanych pomieszczeniach.
3. Uzwojenia pierwotne i wtórne transformatorów powinny być wykonane w sposób izolowany elektrycznie. Wyłącza się z niniejszej definicji autotransformatory.
4. W celu ustawienia napięcia wtórnego transformatorów należy zapewnić odpowiednie odczepy napięcia znamionowego. Autotransformatory są tutaj wyłączone.
5. Producent dostarcza silniki, generatory i transformatory wraz z tabliczką, która oprócz nazwy firmy, numeru seryjnego maszyny i mocy znamionowej musi zawierać zasadnicze dane znamionowe.

Artykuł 10.11 **Baterie, akumulatory i ich ładowarki**

1. Akumulatory muszą być dostępne i tak rozmieszczone, aby nie przesuwwały się przy ruchach jednostki. Nie należy umieszczać ich w miejscach, gdzie narażone będą na nadmierne gorąco, skrajne zimno, bryzgi wody lub opary.
2. Nie można ich montować w sterówkach, pomieszczeniach załogi i ładowniach, a w przypadku statków pasażerskich w pomieszczeniach dla pasażerów, kabinach i kuchniach. Zdanie pierwsze nie ma zastosowania do:
 - a) akumulatorów urządzeń przenośnych; lub
 - b) akumulatorów wymagających mocy ładowania poniżej 0,2 kW.
3. Akumulatory wymagające mocy ładowania powyżej 2,0 kW muszą być zamontowane w specjalnym pomieszczeniu. Jeżeli są one umieszczone na pokładzie, mogą być również umieszczone w szafie. Jeżeli z akumulatorów może wydostać się gaz, pomieszczenie to lub szafa musi być mechanicznie wentylowana na otwarty pokład (dostarczane i wywiewane powietrze).
4. Moc ładowania jest obliczana na podstawie maksymalnego prądu ładowania i napięcia znamionowego akumulatora, z uwzględnieniem charakterystycznych krzywych ładowania urządzenia ładującego.
5. Akumulatory wymagające mocy ładowania do 2,0 kW mogą być zamontowane w jednej z szaf lub skrzyni znajdujących się także pod pokładem. Akumulatory mogą także stać w maszynowni, elektrycznym pomieszczeniu serwisowym lub jakimkolwiek innym dobrze wentylowanym pomieszczeniu, pod warunkiem że są one zabezpieczone przed spadającymi przedmiotami i kapiącą wodą.
6. Zamknięte pomieszczenia, szafki lub skrzynie, a także półki i inne elementy konstrukcyjne przeznaczone na akumulatory muszą być zabezpieczone przed szkodliwym działaniem elektrolitów.
7. Dla akumulatorów zamontowanych w zamkniętym pomieszczeniu, szafie lub skrzyni należy zapewnić skuteczną wentylację tych miejsc. Wymuszoną wentylację należy zapewnić dla
 - a) akumulatorów niklowo-kadmowych wymagających mocy ładowania powyżej 2 kW;
 - b) akumulatorów ołowiowo-kwasowych wymagających mocy ładowania powyżej 3 kW.

Powietrze zasilające musi wchodzić od dołu, a zużyte wychodzić górą, tak aby zapewnić całkowite odprowadzenie gazów.

Przewody wentylacyjne nie mogą mieścić w sobie urządzeń, które mogą zakłócić wolny przepływ powietrza, jak np. zasuwki zamykającej.

8. Wymagana przepustowość powietrza (Q) obliczana jest według następującego wzoru:

$$Q = f \cdot I_{gas} \cdot n [m^3/h].$$

gdzie

$f = 0,11$ dla akumulatorów z płynnymi elektrolitami;

$f = 0,03$ dla akumulatorów z zamkniętymi ogniwami (elektrolit unieruchomiony w żelu, we włókninie)

$I_{gas} = \frac{1}{4}$ maksymalnego prądu ładowarki w A;

$n =$ liczba ogniw w układzie szeregowym

Gdy sieć pokładowa zawiera akumulatory buforowe, organ inspekcyjny może zaakceptować inne metody obliczeniowe przepustowości uwzględniające krzywą ładowania urządzenia ładującego, pod warunkiem że te metody oparte są na przepisach uznanej instytucji klasyfikacyjnej lub odpowiednich normach.

9. Przy naturalnej wentylacji przekrój poprzeczny kanałów wentylacyjnych musi być wystarczający dla wymaganej przepustowości powietrza opartej na prędkości przepływu powietrza 0,5 m/s. Jednak przekrój poprzeczny powinien wynosić co najmniej
 - a) 80 cm² dla akumulatorów ołowiowo-kwasowych;
 - b) 120 cm² dla akumulatorów niklowo-kadmowych.
10. Przy wymuszonej wentylacji należy zainstalować wentylator — najlepiej wyciągowy — którego silnik nie może być umieszczony w strumieniu gazu lub powietrza. Konstrukcja wentylatorów nie może dopuścić do powstawania iskier przy zetknięciu śmigła i obudowy wentylatora oraz musi zapobiegać wyładowaniom elektrostatycznym.
11. Na drzwiach lub pokrywach akumulatorowni, szaf lub skrzyń zawierających akumulatory należy umieścić, zgodnie z rys. 2 załącznika 4, piktogram o średnicy 10 cm o treści „Zakaz używania ognia, otwartego płomienia i palenia tytoniu”.
12. Urządzenia ładujące muszą być zasadniczo zaprojektowane w taki sposób, aby rozładowane akumulatory mogły być ponownie naładowane w ciągu maksymalnie 15 godzin do 80 % ich pojemności znamionowej, bez przekraczania natężenia prądu odpowiadającego maksymalnemu dopuszczalnemu natężeniu ładowania.
13. Należy stosować wyłącznie urządzenia do automatycznego ładowania, które odpowiadają charakterystyce ładowania danego typu akumulatora.
14. W celu równoczesnego zasilania urządzeń odbiorczych klientów podczas ładowania, przy doborze ładowarki należy uwzględnić zapotrzebowanie na moc urządzeń odbiorczych klientów. Niezależnie od zapotrzebowania na moc pobieraną przez prąd elektryczny należy zachować napięcie ładowania do maksymalnie 120 % napięcia znamionowego. Wartość ta wzrasta do 125% dla akumulatorów trakcyjnych.
15. W odniesieniu do akumulatorów litowo-jonowych stosuje się wymagania normy europejskiej EN 62619:2017 i EN 62620:2015.
16. W miarę możliwości należy stosować systemy zarządzania akumulatorami do monitorowania akumulatorów. Akumulatory litowo-jonowe muszą być wyposażone w takie systemy.

Systemy te powinny posiadać co najmniej następującą funkcjonalność:

- a) ochrona ogniów (zwarcie obwodu, zewnętrzne, wewnętrzne, wewnętrzne, przeciążeniowe, głębokie rozładowanie itp.);
- b) sterowanie ładowaniem, pod warunkiem, że nie odbywa się za pomocą ładowarki;
- c) zarządzanie obciążeniem;
- d) określenie poziomu naładowania;
- e) zrównoważenie ogniów;
- f) zarządzanie ciepłem.

W zależności od sposobu użytkowania, w miarę możliwości powinny one również posiadać następujące funkcje:

- g) określanie zużycia, pozostałej pojemności, oporu wewnętrznego itp.;
- h) komunikację (np. z falownikami i urządzeniami sterującymi);
- i) uwierzytelnianie i identyfikację;
- j) historię.

17. Pomieszczenia, w których przechowywane są akumulatory litowo-jonowe, muszą spełniać poniższe wymagania:

a) Pomieszczenia te należy chronić przed zapaleniem się jednego akumulatora litowo-jonowego lub więcej na podstawie koncepcji ochrony przeciwpożarowej opracowanej przez eksperta

aa) uwzględniając pozostałe urządzenia zlokalizowane w tym samym pomieszczeniu,

bb) uwzględniając instrukcje producenta akumulatorów litowo-jonowych,

cc) włączając w to przepisy dotyczące systemów alarmowych.

Koncepcję ochrony przeciwpożarowej można pominąć, jeżeli akumulatory litowo-jonowe przechowywane są w obudowie ognioszczelnej, wyposażonej

dd) w minimum jedno urządzenie monitorujące (niestabilność cieplną i zagrożenie pożarowe) oraz

ee) na zasadzie odstępstwa od art. 13.06, w jedną odpowiednią stałą instalację gaśniczą do ochrony przedmiotów.

b) W przypadku, o którym mowa w zdaniu pierwszym lit. a), pomieszczenie te należy chronić przegrodami A60.

c) Pomieszczenia te lub akumulatory litowo-jonowe umieszczone w obudowie ognioszczelnej należy wentylować mechanicznie do otwartego pokładu. Otwór wylotowy wentylacji musi być zlokalizowany w taki sposób, by nie zagrażał bezpieczeństwu osób na pokładzie.

Wymagań tych nie stosuje się, jeżeli łączna pojemność akumulatorów litowo-jonowych w pomieszczeniu wynosi poniżej 20 kWh.

18. Wymagań określonych w pkt 16 i 17 nie stosuje się do akumulatorów o mocy ładowania mniejszej niż 0,2 kWh.

19. Dla baterii stosuje się odpowiednio pkt 1-12 i 16.

Artykuł 10.12 **Aparatura rozdzielcza i sterownicza**

1. Tablice rozdzielcze

a) Urządzenia, przełączniki, bezpieczniki i instrumenty na tablicach rozdzielczych muszą być rozmieszczone przejrzysto i być dostępne w celu ich konserwacji i naprawy.

Listwy zaciskowe przeznaczone do napięć do 50 V oraz powyżej 50 V muszą być odpowiednio oznaczone i umieszczone oddzielnie.

b) Na tablicach rozdzielczych należy umieścić tabliczki opisowe określające obwód wszystkich przełączników i urządzeń.

Należy określić nominalny prąd w amperach i obwód bezpieczników.

c) Jeśli urządzenia o napięciu roboczym większym niż 50 V są zainstalowane za drzwiami, ich elementy przewodzące muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym dotykiem, w przypadku gdy drzwi są otwarte.

d) Tablice rozdzielcze muszą być wykonane z materiałów o odpowiedniej wytrzymałości mechanicznej, trwałych, wstrzymujących płomień i samogaszących oraz nie mogą być higroskopijne.

e) Jeżeli w elektryczne tablice rozdzielcze wbudowane są wkładki bezpiecznikowe NH, wówczas należy w pobliżu tablic zapewnić osprzęt i ochronne wyposażenie osobiste do wyciągania i zakładania tych wkładek.

2. Przełączniki, urządzenia ochronne

a) Obwody generatorów i obwody odbiorników energii muszą być zabezpieczone przed zwarciami i przeciążeniami wszystkich nieuziemionych przewodów. W tym celu można zastosować bezpieczniki topikowe (wyposażone we wkładki topikowe) lub urządzenia wyłączające, które reagują na zwarcie lub przeciążenie.

Obwody zasilające silniki elektryczne urządzeń sterowych i obwody je kontrolujące muszą być zabezpieczone jedynie przed zwarciami. Jeżeli obwód zawiera termiczne wyłączniki,

powinny być one wyzerowane lub ustawione na wartość nie mniejszą niż dwukrotna wartość nominalnego prądu w amperach.

- b) Wyjścia urządzeń odbiorczych z głównej tablicy rozdzielczej zawierają wyłącznik obciążenia lub wyłącznik obwodu o znamionowym natężeniu prądu większym niż 16 A.
- c) Urządzenia konsumenckie wymagane do napędzania statku, zasilania urządzeń sterowych zgodnie z rozdziałem 6, wskaźników pozycji steru, urządzeń nawigacyjnych lub systemów bezpieczeństwa, jak również urządzeń odbiorczych, o natężeniu znamionowym prądu większym niż 16 A, muszą być zasilane oddzielnymi obwodami.
- d) Obwody urządzeń pobierających moc wymaganą do napędu i manewrowania statkiem muszą być zasilane bezpośrednio z głównej tablicy rozdzielczej.
- e) Przyrządy rozdzielcze muszą być wybrane w oparciu o nominalne natężenie w amperach, wytrzymałość termiczną i dynamiczną oraz zdolność wyłączenia. Przełączniki muszą jednocześnie odłączyć wszystkie czynne przewody. Pozycja przełącznika musi być łatwa do określenia.
- f) Wkładki bezpiecznikowe muszą posiadać zamkniętą przestrzeń topikową i być zbudowane z porcelany lub równoważnego materiału. Należy zapewnić możliwość wymiany bezpieczników bez ryzyka dotyku obsługującego.

3. Urządzenia pomiarowe i monitorujące
 - a) Generatory, akumulatory i obwody rozdzielcze muszą być wyposażone w urządzenia pomiarowe i monitorujące wymagane w celu bezpiecznego działania instalacji.
 - b) Nieziemione sieci o napięciu wyższym niż 50 V powinny zawierać urządzenie monitorujące doziemienie z alarmem wizualnym i dźwiękowym. W przypadku urządzeń wtórnych, jak obwody kontrolujące, można odstąpić od stosowania urządzenia monitorującego doziemienie.

4. Rozmieszczenie tablic rozdzielczych
 - a) Tablice rozdzielcze muszą znajdować się w dostępnych i dobrze wentylowanych pomieszczeniach oraz muszą być zabezpieczone przed działaniem wody i uszkodzeniami mechanicznymi.

Rozmieszczenie przewodów rurowych i kanałów powietrznych nie może stwarzać zagrożenia dla tablic rozdzielczych i aparatury sterowniczej w przypadku przecieku. Jeżeli instalacja rur blisko tablic rozdzielczych jest nieunikniona, w pobliżu nie mogą znajdować się odłączane złączki.
 - b) Szafy i wnęki, gdzie znajdują się niezabezpieczone przyrządy rozdzielcze, muszą być wykonane z materiału wstrzymującego płomień lub zabezpieczone powłoką metalową lub inną powłoką ognioodporną.
 - c) Gdy napięcie przekracza 50 V, przed tablicą rozdzielczą, gdzie siedzi operator, musi znajdować się izolacyjna krata lub chodnik.

Artykuł 10.13 **Wyłączniki awaryjne**

Wyłączniki awaryjne palników olejowych, pomp paliwowych, separatorów paliwa i wentylatorów w maszynowni muszą być umieszczone w centralnym miejscu na zewnątrz pomieszczeń, gdzie znajdują się urządzenia.

Artykuł 10.14 **Materiał instalacyjny**

1. Króćce przyłączeniowe urządzeń muszą być odpowiednio wymierzone i dopasowane do przyłączanych kabli.
2. Należy wykluczyć możliwość pomylenia gniazd wtykowych systemów rozdzielczych o różnym napięciu lub częstotliwości.
3. Przełączniki muszą jednocześnie wyłączać wszystkie nieziemione przewody w danym obwodzie. W sieciach nieziemionych dozwolone są jednak jednobiegunowe przełączniki w obwodach oświetleniowych w pomieszczeniach załogi, oprócz pralni, łazienek, umywalni i innych pomieszczeń wilgotnych.
4. Przy natężeniu prądu powyżej 16 A gniazda wtykowe muszą być zablokowane przełącznikiem w sposób uniemożliwiający wetknięcie lub wyciągnięcie wtyczki pod prądem.

Artykuł 10.15
Kable, kable izolowane i systemy kablowe

1. Kable muszą wstrzymywać płomień, być samogaszące i odporne na działanie wody i oleju.

W pomieszczeniach mieszkalnych organ inspekcyjny może zezwolić na stosowanie innych rodzajów kabli, pod warunkiem że są one skutecznie zabezpieczone, niepalne lub samogaszące.

Celem stwierdzenia właściwości wstrzymywania płomienia przez kable elektryczne, należy skonsultować następujące pozycje
 - a) wymagania norm europejskich serii EN 60332-1 i EN 60332-3 w wersji obowiązującej w dniu 6 lipca 2017 roku lub
 - b) równoważne przepisy danego państwa członkowskiego
2. Żyły kabli stosowanych w instalacjach elektroenergetycznych i oświetleniowych powinny mieć minimalny przekrój 1,5 mm² każdy.
3. Metalowe zbrojenia, osłony i powłoki kabli nie mogą być stosowane w eksploatacji jako przewody lub przewody uziemiające.
4. Metalowe osłony i powłoki kabli w instalacjach elektroenergetycznych oraz oświetleniowych muszą być uziemione co najmniej na jednym końcu.
5. Przekrój poprzeczny przewodów powinien być zgodny z krańcową ostateczną dopuszczalną maksymalną temperaturą przewodów zasilających (maksymalną dopuszczalną amplitudą) i dopuszczalnym spadkiem napięcia. Spadek taki między główną tablicą rozdzielczą a najmniej korzystnym punktem instalacji nie może przekraczać 5 % napięcia nominalnego dla oświetlenia i 7 % dla instalacji energetycznych lub grzewczych.
6. Kable muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi.
7. Przyłącza kablowe muszą być zabezpieczone przed obciążeniami mechanicznymi i obciążeniem rozciągającym.
8. W przypadku gdy kable przechodzą przez przegrody lub pokłady, szczelność mechaniczna, wodoszczelność i wymagana ochrona przeciwpożarowa (np. niepalność, ognioodporność, ognioodporność) tych przegród i pokładów nie mogą być naruszane przez te przejścia kabli.
9. Końcówki i połączenia wszystkich żył muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby zachowane były oryginalne właściwości elektryczne, mechaniczne i ognioodporne przewodu (np. niepalność, trudnopalność, ognioodporność). Wymóg ten uznaje się za spełniony, jeżeli zakończenia i połączenia spełniają wymogi:
 - a) międzynarodowej normy IEC 60092-352 : 2005 nr 3.28 w połączeniu z załącznikiem D do normy lub
 - b) równoważnej normy uznanej przez jedno z państw członkowskich.Liczba połączeń kablowych musi być ograniczona do minimum.

W przypadku naprawionych lub wymienianych kabli zdanie 1 powinno być spełnione, jeżeli połączenia kablowe są zgodne z międzynarodową normą IEC 60092-352 : 2005 nr 3.28 w połączeniu z załącznikiem D do normy lub przepisami uznanymi przez państwo członkowskie za równoważne.

10. Kable podłączone do ruchomych sterówek muszą być odpowiednio elastyczne, posiadać izolację odpowiednią do wahań temperatury do -20 °C i muszą być odporne w szczególności na działanie oparów, promieni ultrafioletowych i ozonu.
11. Podczas wykonywania przepustów wiązek kablowych nie wolno naruszać właściwości przeciwpożarowych przegrody. Uznaje się to za spełnione, jeżeli kable spełniają wymagania normy europejskiej serii EN 60332-3 w wersji obowiązującej w dniu 6 lipca 2017 r. lub jednej z zasad uznanych za równoważne przez państwo członkowskie. W przeciwnym razie, jeżeli przewody nie są całkowicie osłonięte kanałami kablowymi, należy zapewnić instalację przeciwpożarową w otworach na długie wiązki przewodów (powyżej 6 m w pionie i 14 m w poziomie).
12. Przewody od awaryjnego źródła energii elektrycznej do urządzeń odbiorczych muszą być ułożone w możliwie najszerszym zakresie w obszarze bezpiecznym.
13. Należy unikać przepuszczania kabli przez obszary o wysokiej temperaturze otoczenia. Jeśli nie jest to możliwe
 - a) należy uwzględnić temperatury otoczenia przy określaniu maksymalnego dopuszczalnego natężenia prądu, lub
 - b) kabel musi być zabezpieczony przed uszkodzeniem przez ciepło i ogień.
14. Przewody zasilania głównego i awaryjnego nie mogą przebiegać przez to samo pomieszczenie. Organ inspekcyjny może odstąpić od tego wymogu, jeżeli:
 - a) przewody zasilania głównego i awaryjnego są ułożone jak najdalej od siebie, lub
 - b) awaryjne przewody zasilające są ogniodoporne. Wymóg ten uznaje się za spełniony, jeżeli przewody spełniają wymagania norm międzynarodowych serii IEC 60331 w wersji obowiązującej w dniu 6 lipca 2017 r.

Artykuł 10.16 **Instalacje oświetleniowe**

1. Urządzenia oświetleniowe muszą być tak zainstalowane, aby ciepło przez nie emitowane nie mogło spowodować zapłonu znajdujących się w pobliżu łatwopalnych przedmiotów lub elementów.
2. Na otwartym pokładzie instalacja urządzeń oświetleniowych nie może utrudniać rozpoznania świateł nawigacyjnych.
3. Zainstalowanie co najmniej dwóch urządzeń oświetleniowych w maszynowni lub kotłowni wymaga ich zasilania co najmniej dwoma różnymi obwodami. Wymóg ten stosuje się także do miejsc, gdzie znajdują się urządzenia chłodzące, hydrauliczne lub silniki elektryczne.

Artykuł 10.17 **Światła nawigacyjne**

1. Tablica rozdzielcza dla świateł nawigacyjnych musi być zainstalowana w sterówce. Tablice te muszą być zasilane oddzielnym kablem z głównej tablicy rozdzielczej lub dwoma niezależnymi rozdzielaczami wtórnymi.
2. Światła nawigacyjne muszą być zasilane, zabezpieczane i przełączane jedynie z tablicy rozdzielczej świateł nawigacyjnych.

3. Żadna usterka urządzeń monitorujących, przewidziana w art. 7.05 ust. 2 nie może wpływać na działanie monitorowanych świateł.
4. Kilka świateł tworzących lokalną i funkcjonalną grupę może być wspólnie zasilanych, wyłączanych i monitorowanych. Urządzenie monitorujące musi sygnalizować awarię już jednego światła. Jednak nie można wykorzystywać naraz obydwu źródeł światła w podwójnych światłach nawigacyjnych (dwa światła nawigacyjne zamocowane jedno nad drugim lub w tej samej obudowie).

Artykuł 10.18 **Energoelektronika**

1. Dla każdego układu energoelektronicznego należy zapewnić oddzielne urządzenie odłączające od sieci zasilającej. Wyłącznik kombinowany może być stosowany w urządzeniach odbiorczych do prądu znamionowego 315 A. We wszystkich innych przypadkach po stronie sieci należy zainstalować wyłącznik różnicowy.
2. Energoelektronika powinna być łatwo dostępna dla napraw i pomiarów. Należy zapewnić odpowiednie urządzenia do sprawdzania funkcji i wykrywania usterek.
3. Elektronika sterująca i sygnalizacyjna musi być galwanicznie oddzielona od obwodów zasilania.
4. Systemy konwerterów muszą zapewniać bezpieczną pracę nawet przy największych dopuszczalnych wahaniami napięcia i częstotliwości. W przypadku niedopuszczalnie wysokich częstotliwości i/lub wahań napięcia zasilającego, system musi sam się wyłączyć lub pozostać w bezpiecznym stanie pracy.
5. Ładunki elektryczne w zespołach należy zmniejszyć do napięcia poniżej 50V w czasie krótszym niż 5 sekund po odłączeniu od sieci. Jeżeli wymagany jest dłuższy czas rozładowania na urządzeniu musi być umieszczony znak ostrzegawczy.
6. Awaria zewnętrznych sygnałów sterujących nie może prowadzić do powstania sytuacji niebezpiecznej.
7. Energoelektronika musi być zaprojektowana i zainstalowana w taki sposób, aby awaria napięcia sterującego nie prowadziła do zagrożenia lub uszkodzenia systemu lub urządzenia, w którym zainstalowana jest energoelektronika, lub całego systemu.
8. W instalacjach wymaganych ze względu na napęd i zdolności manewrowe, jak również bezpieczeństwo załogi, jednostki lub ładunku, należy przewidzieć odpowiednie elementy do monitorowania poszczególnych zespołów i podsystemów energoelektronicznych w celu ułatwienia wykrywania błędów w przypadku nieprawidłowego działania i zapobieżenia wystąpieniu niewykrytych błędów.
9. Monitorowanie energoelektroniki musi z całkowitą pewnością wykrywać błędy i zapobiegać ich niezropoznaniu.
10. Z wyjątkiem podzespołów można stosować wyłącznie energoelektronikę poddaną badaniu typu. Jeżeli energoelektronika jest wyposażona w urządzenia zabezpieczające i monitorujące, badanie musi również obejmować sprawdzenie progów reakcji oraz skoordynowane współdziałanie wszystkich urządzeń ochronnych i monitorujących. Sprawozdanie z badania typu należy dołączyć do dokumentacji systemu.

Artykuł 10.19 **Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa dla instalacji mechanicznych**

Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa monitorujące i zabezpieczające sprzęt mechaniczny muszą spełniać następujące wymagania:

1. Systemy alarmowe:

Systemy alarmowe muszą być tak zbudowane, aby jakakolwiek ich usterka nie uszkodziła monitorowanego sprzętu lub instalacji.

Podwójne nadajniki muszą być zaprojektowane na zasadzie zasilania zwrotnego lub na nadzorowanym zasilaniu prądem roboczym.

Alarmy wizualne muszą być widzialne, dopóki usterka nie zostanie naprawiona. Musi istnieć możliwość odróżnienia potwierdzonego alarmu od alarmu, który jeszcze nie został potwierdzony. Każdy alarm musi także emitować sygnał dźwiękowy. Musi istnieć możliwość wyłączenia alarmu dźwiękowego. Wyłączenie jednego alarmu dźwiękowego nie może uniemożliwić uruchomienia innego alarmu, wywołanego nowymi przyczynami.

Wyjątki są dozwolone w przypadku, gdy system alarmowy obejmuje mniej niż pięć punktów pomiarowych.

2. Systemy bezpieczeństwa:

Systemy bezpieczeństwa muszą być tak zaprojektowane, aby wyłączyć lub ograniczyć pracę zagrożonego urządzenia lub zawiadomić osoby stale obsługiwane stanowiska o konieczności jego wyłączenia lub ograniczenia pracy przed osiągnięciem stanu krytycznego.

Podwójne nadajniki muszą być zaprojektowane na zasadzie zasilania bieżącego.

Jeżeli systemy bezpieczeństwa nie są zaprojektowane do automonitorowania, musi istnieć możliwość sprawdzenia ich właściwego działania.

Systemy bezpieczeństwa muszą być niezależne od innych systemów.

Artykuł 10.20 **Warunki badania instalacji elektronicznych**

1. Przepisy ogólne

Wymogi ogólne zawarte w ust. 2 poniżej stosuje się tylko do urządzeń elektronicznych niezbędnych w urządzeniu sterowym i systemach napędu jednostki, włącznie z urządzeniami peryferyjnymi.

2. Wymogi testowe

a) Obciążenia próbne będące wynikiem poniższych testów nie mogą przyczyniać się do uszkodzenia lub niesprawności urządzeń elektronicznych. Testy, zgodnie z odpowiednimi normami międzynarodowymi (jak publikacja IEC 60092-504 : 2016), oprócz testu w warunkach zimnych, powinny być przeprowadzone przy włączonych urządzeniach. Badania te muszą sprawdzać właściwe działanie urządzeń.

b) Odchylenia od wartości napięcia i częstotliwości

	Parametry	Odchylenia	
		ciągłe	krótkotrwałe
Działanie ogólne	Częstotliwość Napięcie	$\pm 5 \%$ $\pm 10 \%$	$\pm 10 \%$ 5 s $\pm 20 \%$ 1,5 s
Działanie baterii	Napięcie	+ 30 % / - 25 %	-

c) Test cieplny

Badane urządzenie jest podgrzewane do temperatury 55 °C w czasie pół godziny. Po osiągnięciu tej temperatury jest ono w niej utrzymywane przez 16 godzin. Następnie przeprowadzany jest test roboczy.

d) Test w warunkach zimnych

Badane urządzenie jest wyłączone i schładzane do temperatury -25 °C oraz trzymane w takich warunkach przez dwie godziny. Następnie temperatura jest podnoszona do 0 °C i przeprowadzany jest test roboczy.

e) Test drgań

Test drgań powinien być przeprowadzony wzdłuż trzech osi przy częstotliwości rezonansowej urządzenia lub jego elementów, każdorazowo przez 90 min. Jeżeli nie pojawi się żaden rezonans, test należy powtórzyć przy częstotliwości 30 Hz.

Test drgań następuje po krzywej sinusoidalnej w następujących przedziałach:

Badanie ogólne:

$f = 2,0$ to $13,2$ Hz; $a = \pm 1$ mm

(amplituda $a = 1/2$ szerokość drgania)

$f = 13,2$ Hz to 100 Hz: przyspieszenie $\pm 0,7$ g.

Urządzenia montowane na silnikach wysokoprężnych lub maszynach sterowych są testowane w następujący sposób:

$f = 2,0$ to 25 Hz; $a = \pm 1,6$ mm

(amplituda $a = 1/2$ szerokość drgania)

$f = 25$ Hz to 100 Hz; przyspieszenie ± 4 g.

Czujniki pomiarowe do rur wydechowych silników wysokoprężnych mogą podlegać znacznie większym obciążeniom. Należy to uwzględnić w trakcie testu.

3. Test wymienności elektromagnetycznej jest przeprowadzany w oparciu o publikacje norm europejskich EN 61000-4-2 : 2009, EN 61000-4-3 : 2010, EN 61000-4-4 : 2012, na trzecim stopniu dokładności testu.
4. Producent danego sprzętu elektronicznego musi udowodnić, że sprzęt spełnia powyższe wymogi testowe. Za dowód przyjmuje się także świadectwo uznanej instytucji klasyfikacyjnej.

Artykuł 10.21 **Wymiennność elektromagnetyczna**

Zakłócenia elektromagnetyczne nie mogą zakłócać działania instalacji elektrycznych i elektronicznych. Ogólne środki zaradcze muszą w równym stopniu objąć:

- a) rozłączenie ścieżek transmisji między źródłem zakłóceń a uszkodzonym urządzeniem;
- b) zmniejszenie liczby przyczyn zakłóceń u źródła;
- c) zmniejszenie czułości uszkodzonego urządzenia na zakłócenia.

ROZDZIAŁ 11

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE NAPĘDU ELEKTRYCZNEGO STATKÓW

Artykuł 11.00 **Definicje**

Do celów niniejszego rozdziału stosuje się poniższe definicje:

1. 'instalacja napędowa': jednostka posiadająca źródło energii elektrycznej, w tym energoelektronikę, silnik napędu elektrycznego, przekładnię, wał napędowy, śrubę napędową itd., służące do wprawiania jednostki w ruch;
2. 'napęd elektryczny statku': w pełni elektryczna albo spalinowo-elektryczna, albo gazowo-elektryczna instalacja napędowa jednostki, uruchamiana przez własne źródło zasilania albo sieć pokładową i składająca się z co najmniej jednego silnika napędu elektrycznego; W przypadku instalacji napędowej spalinowo-elektrycznej lub gazowo-elektrycznej termin ten odnosi się jedynie do elektrycznych komponentów instalacji napędowej, o której mowa;
3. 'główny napęd elektryczny': napęd elektryczny statku stosowany w celu osiągnięcia właściwości manewrowych, o których mowa w rozdziale 5;
4. 'pomocniczy napęd elektryczny': dodatkowy napęd elektryczny statku niebędący głównym napędem elektrycznym jednostki;
5. 'silnik napędu elektrycznego': silnik elektryczny służący do zasilania wału napędowego lub wału porównywalnych instalacji napędowych takich jak napęd strugowodny.

Artykuł 11.01 **Przepisy ogólne dotyczące napędu elektrycznego statków**

1. Główny napęd elektryczny jednostki musi składać się co najmniej z następujących elementów:
 - a) dwa źródła energii elektrycznej, niezależnie od liczby głównych układów napędu,
 - b) aparatura rozdzielcza,
 - c) silnik napędu elektrycznego,
 - d) stanowisko sterowania,
 - e) w zależności od konstrukcji głównego napędu elektrycznego odpowiedni układ energoelektroniczny.
2. Jeżeli główny napęd elektryczny jest wyposażony w tylko jeden silnik napędowy, a jednostka nie posiada dodatkowego napędu statku, który zapewnia wystarczającą energię napędową, główny napęd elektryczny musi być skonstruowany w taki sposób, aby jednostka nadal była w stanie przechodzić na prędkość sterowną w oparciu o własną moc, jednocześnie zachowując wymagane właściwości manewrowe w następujących przypadkach:
 - a) awaria energoelektroniki lub
 - b) awaria układu sterowania i elementów regulacyjnych instalacji napędowej.
3. Orientacyjne schematy dotyczące kompletnej instalacji elektrycznej zgodnie z art. 10.01 ust. 2 lit. a) powinny również zawierać informacje o lokalizacji głównych komponentów oraz elektrycznych pomieszczeń serwisowych dla napędu elektrycznego statku.
4. Jeżeli silniki napędu elektrycznego są napędzane za pomocą baterii lub akumulatorów, ich pojemność musi być monitorowana i wyświetlona.

Należy zapewnić, aby pojemność baterii lub akumulatorów każdorazowo i w każdych warunkach umożliwiała bezpieczne dotarcie do portu w oparciu o własną moc jednostki.

W przypadku spadku pojemności baterii lub akumulatorów do minimalnej pojemności szcztąkowej wymaganej na podstawie drugiego zdania, powinien uruchomić się alarm akustyczny i alarm optyczny wyświetlany w sterówce.

5. W przypadku gazowo-elektrycznego lub spalinowo-elektrycznego napędu elektrycznego statków komponenty elektryczne nie mogą wpływać negatywnie na silniki gazowe lub spalinowe.
6. Nieprawidłowe funkcjonowanie napędu elektrycznego statku nie powinno zakłócać pracy jednostki w odniesieniu do systemów awaryjnych zapewnionych zgodnie z niniejszym standardem, w szczególności procesu przechodzenia na prędkość sterowną w oparciu o własną moc lub awaryjne zasilanie elektryczne.
7. Dwa napędy elektryczne statku można uznać za funkcjonujące niezależnie jedynie wówczas, gdy układy zasilania silnika napędu elektrycznego są całkowicie oddzielne od siebie lub gdy badanie bezpieczeństwa FMEA-S wykaże, że awaria jednego napędu elektrycznego nie ma wpływu na funkcjonowanie drugiego.
8. Możliwe musi być ręczne wyłączenie lub deaktywacja napędu elektrycznego statku w sytuacji awaryjnej.

Artykuł 11.02

Generatory, transformatory i aparatura rozdzielcza napędu elektrycznego statków

1. Generatory, transformatory i aparatura rozdzielcza muszą być przystosowane do:
 - a) tymczasowych przeciążeń oraz
 - b) skutków manewrowaniastosownie do ich zastosowania i warunków eksploatacyjnych.
2. Regulator spalinowy lub gazowy silników gazowych lub spalinowych dla systemów napędowych muszą zapewnić bezpieczną obsługę w całym zakresie prędkości i we wszystkich warunkach żeglugowych i manewrowych podczas obsługi pojedynczej lub równoległej.

Jeżeli ustanowione źródło energii elektrycznej nie spełnia warunków określonych w art. 11.01 ust. 1 lit. a), musi nastąpić automatyczna redukcja mocy, tak aby główny napęd elektryczny kontynuował pracę przy zredukowanej mocy, umożliwiając jednostce dalsze przechodzenie na prędkość sterowną w oparciu o własną moc.

3. Określone w art. 11. 01 ust. 1 lit. a) źródła energii elektrycznej generatorów muszą być skonstruowane w taki sposób, aby rejestrowały moc wsteczną występującą podczas manewru przesterowania (reversing manoeuver) zgodnie z koncepcją napędu.
4. Konieczna jest możliwość włączania i wyłączania generatorów bez zakłócania głównego napędu elektrycznego.

Artykuł 11.03

Silniki napędu elektrycznego do napędu elektrycznego statków

1. Silniki napędu elektrycznego do napędu elektrycznego statków, zgodnie z ich zastosowaniem i warunkami eksploatacyjnymi, muszą być przystosowane do

- a) tymczasowych przeciążeń oraz
 - b) skutków manewrowania
2. Silniki napędu elektrycznego muszą być skonstruowane w taki sposób, aby zniekształcenia harmoniczne prądów i napięć nie wpływały negatywnie na ich bezpieczną obsługę.
 3. Izolacja uzwojenia musi być przystosowana do przepięć, które mogą wystąpić w związku z manewrami i operacjami przełączania.
 4. Silniki napędzające główne systemy napędowe, zarówno elektryczne jak i te wyposażone w zewnętrzny układ chłodzący, muszą być tak skonstruowane, aby w przypadku awarii zewnętrznego układu chłodzącego nadal mogły działać na zmniejszonej mocy, aby umożliwić jednostce przeprowadzenie co najmniej procesu przechodzenia na prędkość sterowną w oparciu o własną moc.
 5. Silniki napędu elektrycznego muszą być odporne na uszkodzenia w wyniku zwarć w terminalach i w instalacji napędowej w znamionowych warunkach użytkowania do czasu uruchomienia urządzenia zabezpieczającego.

Artykuł 11.04 ***Energoelektronika napędu elektrycznego statków***

1. Wymogi dotyczące energoelektroniki zgodnie z art. 10.18 i 10.20 mają zastosowanie wraz z następującymi przepisami.
2. Układ energoelektroniczny musi być skonstruowany w taki sposób, aby wytrzymać przewidywane obciążenia, w tym przeciążenia i zwarcia, we wszystkich warunkach eksploatacyjnych i manewrowych.
3. Jeżeli energoelektronika jest chłodzona poprzez wymuszone schłodzenie, w przypadku awarii układu chłodzącego musi być w stanie nadal pracować przy zmniejszonej mocy, a w przypadku głównego napędu elektrycznego zapewniać co najmniej możliwość przeprowadzenia przez jednostkę procesu przechodzenia na prędkość sterowną w oparciu o własną moc. W przypadku awarii układu chłodzącego powinien uruchomić się alarm wyświetlany w sterówce.
4. Układy wzbudzenia, których awaria może zagrażać bezpieczeństwu, mogą być zabezpieczone jedynie przed zwarciami.

Artykuł 11.05 ***Instrumenty kontrolne***

1. Stan działania napędu elektrycznego statków i jego najważniejszych komponentów powinien być widoczny w sterówce oraz w instalacji napędowej.
2. W przypadku awarii układu sterowania w sterówce musi być możliwość kontrolowania i obsługi głównego napędu elektrycznego na miejscu. Załoga musi być w stanie w krótkim czasie przejść na taką obsługę bez konieczności wprowadzania zmian w instalacji napędowej oraz zmian prędkości i kierunku ruchu śruby. W sterówce należy zapewnić system komunikacji głosowej.
3. Należy dokumentować warunki eksploatacyjne oraz obsługę napędu elektrycznego statków, w tym reakcję urządzenia zabezpieczającego, na trwałym nośniku pamięci w taki sposób, aby wszelkie nieprawidłowości mogły być analizowane natychmiast i w sposób możliwy do zweryfikowania.

Artykuł 11.06

Układ sterowania, elementy regulacyjne i automatyczne ograniczniki mocy

1. (bez treści).
2. W celu zabezpieczenia sieci pokładowej przed przeciążeniem należy zapewnić:
 - a) automatyczne wyłączenie urządzeń elektrycznych niezwiązanych z bezpieczeństwem osób ani bezpieczną nawigacją oraz
 - b) w stosownych przypadkach dodatkowe automatyczne ograniczniki mocy silników napędu elektrycznego.
3. Przepisy art. 8.03 ust. 4 stosuje się odpowiednio.
4. W przypadku wyłączania pojedynczych jednostek napędowych w wyniku automatycznego ograniczenia mocy należy zapewnić, aby asymetria napędu była możliwie najmniejsza.

Artykuł 11.07

Zabezpieczenie napędu elektrycznego statków

1. Automatyczne wyłączenie napędu elektrycznego statków, które mogłoby mieć negatywny wpływ na właściwości manewrowe jednostki, musi ograniczać się do nieprawidłowego działania, które mogłoby skutkować znacznym uszkodzeniem instalacji napędowej.
2. Urządzenia zabezpieczające muszą być ustawione w taki sposób, aby nie uruchamiały się w sytuacjach, o których mowa w art. 11.02 ust. 1 i art. 11.03 ust. 1.
3. W przypadku utraty wartości mierzonej lub referencyjnej lub w przypadku awarii zasilania układu sterowania zgodnie z art. 11.06:
 - a) prędkość śruby napędowej nie może być zwiększona ponad dopuszczalne poziomy;
 - b) system napędowy nie może samoczynnie przesterować się na pracę wstecz;
 - c) nie można dopuścić do wystąpienia innych niebezpiecznych warunków eksploatacyjnych.
4. Jeżeli napęd elektryczny statków można mechanicznie zablokować w sposób niekontrolowany, musi on być wyposażony w instrument kontrolny, który zabezpieczy napęd elektryczny statków przed uszkodzeniem.
5. Każdy silnik napędu elektrycznego powinien być wyposażony w:
 - a) urządzenie do monitorowania zwarcia doziemnego;
 - b) zabezpieczenie dyferencjału lub równoważne urządzenie zabezpieczające; oraz
 - c) system monitorowania temperatury uzwojenia wyposażony w alarm uruchamiany przy wysokiej temperaturze uzwojenia.
6. Należy zapewnić następujące dodatkowe urządzenia zabezpieczające:
 - a) zabezpieczenie przed nadmierną prędkością obrotową;
 - b) zabezpieczenie nadprądowe oraz zabezpieczenie przed zwarcieniem;
 - c) zabezpieczenie przed szkodliwymi prądami łożyskowymi w silniku napędu elektrycznego za pomocą stromego napięcia.
7. W przypadku uruchomienia urządzeń zabezpieczających należy zapewnić, aby:

- a) moc została zmniejszona lub nieprawidłowo działające podsystemy były selektywnie wyłączane;
 - b) napęd elektryczny statków został wyłączony w sposób kontrolowany;
 - c) wyłączenie mocy magazynowanej w komponentach i w układzie obciążenia nie miało szkodliwych skutków.
8. Uruchomienie urządzeń zabezpieczających, zmniejszających moc i alarmowych musi być sygnalizowane optycznie i akustycznie w sterówce oraz w odpowiedniej pozycji jednostki. Sygnał optyczny można zresetować dopiero po powzięciu informacji. Stan alarmowy musi być widoczny nawet po wyłączeniu.

Artykuł 11.08 **Testowanie napędu elektrycznego statków**

1. Koncepcja testów przewidziana przez producenta napędu elektrycznego statków musi zostać przekazana organowi inspekcyjnemu przed pierwszym uruchomieniem. Organ inspekcyjny może zażądać przeprowadzenia dodatkowych testów i badań potwierdzających bezpieczną obsługę napędu elektrycznego statków oraz jego funkcjonalności. Dotyczy to w szczególności sytuacji, gdy jednostka zmuszona jest przeprowadzić proces przechodzenia na prędkość sterowną w oparciu o własną moc w przypadku nieprawidłowego działania. Koncepcję testów zaakceptowaną przez organ inspekcyjny uważa się za instrukcję producenta zgodnie z ust. 2.
2. Testowanie napędu elektrycznego statków musi być przeprowadzane przez eksperta zgodnie z instrukcją producenta:
 - a) przed pierwszym uruchomieniem;
 - b) przed ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie;
 - c) podczas każdej inspekcji okresowej.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji. Zaświadczenie o inspekcji musi być zawsze przechowywane na pokładzie.

Artykuł 11.09 **Pomocniczy napęd elektryczny z układem energoelektrycznym**

1. Pomocniczy napęd elektryczny z układem energoelektrycznym służący do sterowania prędkością musi składać się co najmniej z aparatury rozdzielczej, silnika napędu elektrycznego i odpowiedniego układu energoelektrycznego.
2. Oprócz wymogów określonych w art. 10.18 energoelektronika pomocniczego napędu elektrycznego musi spełniać następujące wymogi:
 - a) Komponenty układy energoelektrycznego muszą być zabezpieczone przed przekraczaniem granicznych wartości prądu i napięcia.
 - b) Należy kontrolować bezpieczniki topikowe półprzewodników. W przypadku awarii układu energoelektrycznego pomocniczy napęd elektryczny należy wyłączyć w stosownych przypadkach w celu zapobieżenia wynikającym z awarii uszkodzeniom o istotnym znaczeniu dla bezpiecznej eksploatacji jednostki.
 - c) W przypadku uruchomienia urządzeń zabezpieczających układu energoelektrycznego stosuje się odpowiednio przepisy art. 11.07 ust. 7.
 - d) Uruchomienie urządzeń zabezpieczających musi być sygnalizowane alarmem w sterówce i w urządzeniach zabezpieczających.

ROZDZIAŁ 12 SPRZĘT ELEKTRONICZNY I SYSTEMY

(bez treści)

ROZDZIAŁ 13
WYPOSAŻENIE**Artykuł 13.01**
Wyposażenie kotwiczne

1. Statki przeznaczone do przewozu towarów, wyłączając barki pchane przewożone statkiem, o długości L co najwyżej 40 m, muszą być wyposażone w kotwice dziobowe o masie całkowitej P obliczonej według następującego wzoru:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

gdzie:

- k to współczynnik uwzględniający zarówno zależność między długością L a szerokością B , jak i rodzaj jednostki:

$$k = c \sqrt{\frac{L}{8 \cdot B}}$$

jednak dla barek pchanych przyjmuje się, że $k = c$;

- c to współczynnik empiryczny, zgodnie z następującą tabelą:

Nośność w [t]	Współczynnik empiryczny c
do 400	45
od 400 do 650 włącznie	55
od 650 do 1000 włącznie	65
powyżej 1000	70

Dla statków o nośności nie większej niż 400 t, które ze względu na swoją konstrukcję i przeznaczenie są używane tylko na krótkich określonych odcinkach, organ inspekcyjny może dopuścić, aby dla kotwic dziobowych wymagane były dwie trzecie masy całkowitej P .

2. a) Statki pasażerskie i statki nieprzeznaczone do przewozu towarów, wyłączając pchacze, muszą być wyposażone w kotwice dziobowe o masie całkowitej P obliczonej według następującego wzoru:

$$P = k \cdot B \cdot T \text{ [kg]}$$

- b) W drodze odstępstwa od lit. a) i mając na uwadze odpowiednie przepisy władz nawigacyjnych dla pewnych obszarów żeglugi w państwach członkowskich, dla statków pasażerskich, dla których masę całkowitą P kotwic dziobowych obliczono według następującego wzoru, w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej należy wykazać, że masa całkowita kotwic dziobowych spełnia wymagania określone w art. 13.01 ust. 2 lit. b):

$$P = k \cdot B \cdot T + 4 A_f \text{ [kg]}$$

gdzie:

k to współczynnik, o którym mowa w ust. 1, jednakże przy określaniu współczynnika empirycznego c zamiast nośności przyjmuje się wyporność wody w m^3 umieszczoną na świadectwie zdolności żeglugowej.

A_f jest powierzchnią projektowaną czołowo wystawioną na działanie wiatru, wyrażoną w m^2 .

3. Statki, o których mowa w ust. 1, których długość L nie przekracza 86 m muszą być wyposażone w kotwice rufowe o masie całkowitej wynoszącej 25 % masy P .

Natomiast statki, których maksymalna długość L przekracza 86 m muszą być wyposażone w kotwice rufowe o masie całkowitej wynoszącej 50 % masy P obliczonej według wzoru w ust. 1 lub ust. 2.

Kotwice rufowe nie są konieczne w przypadku:

- a) statków, których masa całkowita kotwic rufowych byłaby mniejsza niż 150 kg w przypadku statków, o których mowa w ust. 1 ostatni akapit, należy przyjąć zmniejszoną masę kotwic dziobowych;
 - b) barek pchanych.
4. Statki przeznaczone do przemieszczania zestawów sztywnych o długości nieprzekraczającej 86 m, muszą być wyposażone w kotwice rufowe o masie całkowitej wynoszącej 25 % maksymalnej masy P obliczonej według wzoru w ust. 1 dla zestawów dopuszczonych w świadectwie zdolności żeglugowej (uznawanych za jednostki morskie).

Statki przeznaczone do napędzania zestawów sztywnych w górę rzeki o długości większej niż 86 m muszą być wyposażone w kotwice rufowe o masie całkowitej wynoszącej 50 % maksymalnej masy P obliczonej według wzoru w ust. 1 dla zestawów dopuszczonych w świadectwie zdolności żeglugowej (uznawanych za jednostki morskie).

5. Masy kotwic obliczone zgodnie z ust. 1–4 mogą być obniżone w przypadku specjalnych kotwic.
6. Na masę całkowitą P określoną dla kotwic dziobowych może składać się masa jednej lub dwóch kotwic. Może być ona obniżona o 15 %, jeśli statek wyposażony jest w tylko jedną kotwicę dziobową, a wnęka kotwiczna umieszczona jest w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie statku.

W przypadku pchaczy lub statków o długości powyżej 86 m na masę całkowitą określoną dla kotwic rufowych może składać się masa jednej lub dwóch kotwic.

Masa najlżejszej kotwicy nie może wynosić mniej niż 45 % masy całkowitej.

7. Niedozwolone są kotwice z żeliwa.
8. Na kotwicach musi być oznaczona ich masa w sposób trwały oraz za pomocą wypukłych znaków.
9. W przypadku kotwic o masie powyżej 50 kg muszą być zamontowane wciągarki kotwiczne.
10. Łańcuchy każdej kotwicy dziobowej muszą mieć następującą minimalną długość:
- a) 40 m na statkach o długości L nie większej niż 30 m;
 - b) większą o 10 m od długości L jeśli długość L wynosi 30 do 50 m;
 - c) 60 m na statkach o długości L większej 50 m.

Łańcuchy każdej kotwicy rufowej muszą mieć długość co najmniej 40 m. Statki, które kotwiczą z prądem rzeki, muszą posiadać łańcuchy kotwicy rufowej o długości co najmniej 60 m każdy.

11. Minimalną siłę rozrywającą R łańcucha kotwicznego oblicza się według następujących wzorów:

a) w przypadku kotwic o masie do 500 kg:

$$R = 0,35 \cdot P' [kN]$$

b) w przypadku kotwic o masie od 500 kg do 2000 kg:

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' [kN]$$

c) w przypadku kotwic o masie powyżej 2000 kg:

$$R = 0,25 \cdot P' [kN]$$

gdzie:

P' to masa teoretyczna pojedynczej kotwicy określona zgodnie z ust. 1–4 i 6.

Siłę rozrywającą łańcuchów kotwicznych określa się zgodnie z normami obowiązującymi w danym państwie członkowskim.

12. Jeżeli masy kotwic są większe, niż to wynika z ust. 1–6, siłę rozrywającą łańcucha kotwicznego określa się z uwzględnieniem podanej większej masy.

Jeżeli na pokładzie znajdują się cięższe kotwice wraz z odpowiednimi mocniejszymi łańcuchami kotwicznymi, do świadectwa zdolności żeglujowej wprowadza się informacje o zadanej masie i minimalnej sile rozrywającej, zgodnie z ust. 1–6 i 11.

13. Łączniki (krętliki) pomiędzy kotwicą a łańcuchem muszą wytrzymać siłę naciągu o 20 % większą od siły rozrywającej odpowiadającego łańcucha.

14. Dopuszczalne jest stosowanie lin stalowych zamiast łańcuchów kotwicznych. Siła rozrywająca musi być taka sama jak łańcuchów, ale ich długość musi być o 20 % większa.

Artykuł 13.02 **Pozostałe wyposażenie**

1. Zgodnie ze stosownymi przepisami organu nawigacyjnego obowiązującymi w państwach członkowskich na pokładzie statku muszą znajdować się co najmniej następujące przedmioty wyposażenia:

- a) urządzenie radiotelefoniczne;
- b) urządzenia i przyrządy niezbędne do wysyłania sygnałów wizualnych i dźwiękowych, a także do oznakowania statku;
- c) światła rezerwowe niezależne od systemu zasilania statku energią elektryczną dla przepisowego oświetlenia cumowniczego.

2. Ponadto na pokładzie muszą znajdować się następujące zbiorniki:
- a) Oznaczony zbiornik na odpady komunalne;
 - b) Odrębne, oznaczone zbiorniki z uszczelniającymi pokrywami, wykonane ze stali lub innego wytrzymałego niepalnego materiału, o odpowiednich rozmiarach lecz o pojemności co najmniej 10 l, przeznaczone do zbierania
 - aa) zatłuszczonych szmat do czyszczenia;
 - bb) niebezpiecznych lub zanieczyszczających odpadów stałych;
 - cc) niebezpiecznych lub zanieczyszczających odpadów ciekłych;
 oraz, z racji iż mogą się pojawić, do zbierania
 - dd) cieczy odpadowych;
 - ee) innych oleistych lub tłustych odpadów.

3. Ponadto wyposażenie musi obejmować co najmniej:

- a) liny cumownicze;

Statki muszą być wyposażone w trzy stalowe liny cumownicze. Minimalna ich długość wynosi:

pierwsza lina: $L + 20 \text{ m}$ ale nie więcej niż 100 m,

druga lina: $2/3$ długości pierwszej liny,

trzecia lina: $1/3$ długości pierwszej liny.

W przypadku statków o długości L mniejszej niż 20 m nie jest konieczna najkrótsza lina.

Powyższe liny stalowe muszą być przystosowane do siły rozrywającej R_s obliczanej według następujących wzorów;

$$\text{dla } L \cdot B \cdot T \text{ do } 1000 \text{ m}^3: R_s = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \text{ [kN]};$$

$$\text{dla } L \cdot B \cdot T \text{ powyżej } 1000 \text{ m}^3: R_s = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \text{ [kN]}.$$

Na pokładzie musi znajdować się certyfikat zgodności z normą europejską EN 10204 : 2004, wzór świadectwa 3.1, dla odpowiednich lin.

Powyższe liny stalowe można zastąpić linami o takiej samej długości i minimalnej sile rozrywającej. Certyfikat musi zawierać informację o minimalnej sile rozrywającej tych lin.

- b) liny holownicze;

Na holownikach muszą znajdować się liny w liczbie odpowiedniej do wykonywanych operacji.

Główna lina musi mieć długość co najmniej 100 m, a jej siła rozrywająca w kN, musi odpowiadać co najmniej jednej trzeciej mocy całkowitej w kW urządzenia (urządzeń) napędowego(-ych).

Statki motorowe towarowe, zbiornikowce motorowe przeznaczone do holowania i pchacze muszą posiadać co najmniej jedną stalową linę holowniczą o długości 100 m, której siła rozrywająca w kN musi odpowiadać co najmniej jednej czwartej mocy całkowitej w kW urządzenia (urządzeń) napędowego(-ych).

- c) rzutkę;
- d) schodnię o szerokości co najmniej 0,40 m i długości co najmniej 4 m, której krawędzie są zaznaczone jasnymi pasami; schodnia ta musi mieć barierkę. W przypadku mniejszych jednostek organ inspekcyjny może dopuścić krótsze schodnie;
- e) bosak;

- f) odpowiedni zestaw pierwszej pomocy z zawartością zgodną z normą państwa członkowskiego. Zestaw pierwszej pomocy należy przechowywać w pomieszczeniu dla załogi lub w sterówce, tak aby w razie potrzeby był łatwo i bezpiecznie dostępny. Jeśli zestaw pierwszej pomocy jest przykryty, osłona musi być oznaczona symbolem zestawu pierwszej pomocy o długości boku co najmniej 10 cm, zgodnie z rys. 8 załącznik 4;
 - g) lornetkę, 7 × 50 lub o większej średnicy obiektywu;
 - h) planszę na temat ratowania i reanimacji tonącego;
 - i) reflektor, który można obsługiwać ze sterówki.
4. Na statkach o wysokości burty większej niż 1,50 m powyżej poziomu wody dla statku pustego muszą znajdować się schody lub drabina zaburtowa.

Artykuł 13.03 **Gaśnice przenośne**

1. Zgodnie z normami europejskimi EN 3-7 : 2007 oraz EN 3-8 : 2007 w każdym z następujących miejsc musi znajdować się gaśnica przenośna:
- a) w sterówce;
 - b) w pobliżu każdego wejścia z pokładu do pomieszczeń mieszkalnych;
 - c) w pobliżu każdego wejścia do pomieszczeń roboczych, niedostępnych z pomieszczeń mieszkalnych, w których zainstalowane są urządzenia grzewcze, kuchenne lub chłodnicze zasilane paliwem stałym, płynnym lub gazem płynnym;
 - d) przy każdym wejściu do maszynowni i kotłowni;
 - e) poniżej pokładu, w odpowiednich miejscach maszynowni i kotłowni. Gaśnice muszą być tak rozmieszczone, aby znajdowały się w odległości nie większej niż 10 m od każdego punktu pomieszczenia.
2. Jako gaśnice przenośne, o których mowa w ust. 1, mogą być używane tylko gaśnice proszkowe o wielkości napełnienia co najmniej 6 kg lub inne przenośne urządzenia gaśnicze o takiej samej pojemności. Muszą one być dostosowane do klasy pożarowej A, B i C.

W drodze odstępstwa w przypadku statków nieposiadających instalacji gazu płynnego, gaśnice przeciwpożarowe z pianą natryskową, w których stosuje się wodną pianę powłokotwórczą (AFFF) odporną na mróz do -20 °C, są dopuszczalne nawet jeśli nie nadają się do gaszenia pożarów klasy C. Gaśnice te powinny mieć minimalną pojemność wynoszącą 9 litrów.

W pomieszczeniach, w których może dojść do pożaru olejów i tłuszczów roślinnych lub zwierzęcych, organ inspekcyjny może wymagać jednej gaśnicy przenośnej lub więcej, które są odpowiednie do gaszenia pożarów klasy F. Takie gaśnice przenośne wpisuje się w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglujowej statku.

Wszystkie gaśnice są przystosowane do gaszenia pożarów urządzeń elektrycznych do 1000 V.

3. Ponadto mogą być używane gaśnice proszkowe, wodne lub zraszająco-piankowe, jeśli są dostosowane do klasy pożarowej, która jest najbardziej prawdopodobna w przypadku pożaru w pomieszczeniu, w którym się znajdują.
4. Gaśnice przenośne z CO₂ jako środkiem gaśniczym mogą być stosowane tylko do gaszenia pożaru w kuchni i pożarów instalacji elektrycznych. Wielkość napełnienia tych gaśnic może wynosić co najwyżej 1 kg na 15 m³ objętości pomieszczenia, w którym są dostępne i używane.

5. Gaśnice przenośne muszą być kontrolowane co najmniej raz na dwa lata przez kompetentną osobę. Na gaśnicy należy umieścić etykietę inspekcyjną, podpisaną przez kompetentną osobę i zawierającą datę kontroli.
6. Jeżeli gaśnice przenośne są przykryte, osłona musi być oznaczona symbolem gaśnicy o długości boku co najmniej 10 cm zgodnie z rys. 3 załącznik 4.

Artykuł 13.04

Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach i pomieszczeniach dla pasażerów w celu ich ochrony

1. Do ochrony pomieszczeń dla załogi, sterówek i pomieszczeń dla pasażerów jako na stałe zainstalowane systemy gaśnicze mogą służyć tylko specjalne automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe.
2. Tylko specjalistyczne firmy mogą montować lub wymieniać te systemy.
3. Systemy te muszą być wykonane ze stali lub równoważnych niepalnych materiałów.
4. Systemy te muszą zraszać powierzchnię największego chronionego pomieszczenia z szybkością 5 l/m² na minutę.
5. Systemy zraszające mniejszą ilością wody muszą mieć homologację zgodną z zaleceniami rezolucji IMO A 800(19)¹ lub z inną normą uznaną przez jedno z państw członkowskich. Homologacja jest udzielana przez uznaną instytucję klasyfikacyjną lub akredytowany instytut badawczy. Akredytowany instytut badawczy musi stosować się do europejskiej normy w sprawie ogólnych wymagań dotyczących kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących (EN 17025:2017).
6. Systemy są kontrolowane przez eksperta:
 - a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - b) przed ich ponownym uruchomieniem po użyciu;
 - c) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - d) regularnie co najmniej raz na dwa lata.

Inspekcji, o których mowa w lit. d), może również dokonać kompetentna osoba z upoważnionej firmy specjalizującej się w instalacjach gaśniczych.

7. Podczas przeprowadzania kontroli zgodnie z ust. 6 ekspert lub kompetentna osoba sprawdza, czy urządzenia spełniają wymagania zawarte w niniejszym artykule.

Kontrola obejmuje co najmniej:

- a) inspekcję zewnętrzną całego systemu;
 - b) test działania systemów bezpieczeństwa i dyszy;
 - c) test działania zbiorników ciśnieniowych i systemu pompowego.
8. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.
 9. Na świadectwie zdolności żeglugowej należy wpisać liczbę zainstalowanych systemów.

¹ Rezolucja IMO A.800 (19) przyjęta dn. 23 listopada 1995 r. – poprawione wytyczne do zatwierdzania systemów tryskaczowych równoważnych do podanych w prawidło II-2/12 Konwencji SOLAS

Artykuł 13.05

Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach

1. Środki gaśnicze

Do ochrony pomieszczeń, takich jak maszynownia, kotłownia i pompownia, w urządzeniach przeciwpożarowych zainstalowanych na stałe można stosować następujące środki gaśnicze:

- a) CO₂ (dwutlenek węgla);
- b) HFC 227 ea (heptafluoropropan);
- c) IG-541 (52 % azotu, 40 % argonu, 8 % dwutlenku węgla);
- d) FK-5-1-12 (dodecafluoro-2-metylopentan-3-on);
- e) H₂O (Woda)
- f). K₂CO₃ (węglan potasu).

2. Wentylacja, zasysanie powietrza

- a) Powietrze do spalania używane przez niezbędne podczas pracy silniki spalinowe nie może być zasysane z pomieszczeń zabezpieczanych przez wbudowane systemy gaśnicze. Przepisu tego nie stosuje się w przypadku dwóch niezależnych od siebie i gazoszczelnych pomieszczeń silnika głównego lub osobnej maszynowni położonej obok pomieszczenia maszynowni głównej i posiadającej napęd steru dziobowego, dzięki któremu w przypadku pożaru w pomieszczeniu silnika głównego zapewniony jest dalszy ruch statku.
- b) Wentylacja mechaniczna w chronionych pomieszczeniach musi wyłączać się automatycznie podczas działania systemu gaśniczego.
- c) Przy otworach pozwalających na wlot powietrza i ulatnianie się gazów w chronionym pomieszczeniu muszą znajdować się przyrządy umożliwiające ich szybkie zamknięcie. Możliwe musi być wyraźne określenie stanu zamknięcia.
- d) Powietrze uchodzące przez zawory nadciśnieniowe ze zbiorników ze sprężonym powietrzem zainstalowanych w maszynowniach musi przedostawać się do atmosfery.
- e) Nad- lub podciśnienie będące wynikiem napływu środka gaśniczego nie może zniszczyć ścianek działowych chronionego pomieszczenia. Zrównoważenie ciśnienia następuje w sposób bezpieczny.
- f) Pomieszczenia chronione muszą być wyposażone w możliwość odciągania środków gaśniczych i gazów powstających w trakcie spalania. Urządzenia temu służące muszą być obsługiwane ze stanowiska spoza pomieszczenia chronionego i w przypadku pożaru tego pomieszczenia nie mogą stać się niedostępne. W przypadku urządzeń odsysających zamontowanych na stałe ich włączenie podczas gaszenia pożaru musi być uniemożliwione.

3. Pożarnicza sieć sygnalizacyjna

Chronione pomieszczenia są monitorowane za pomocą działającej pożarniczej sieci sygnalizacyjnej. Alarm musi być obserwowalny w sterówce, pomieszczeniach dla załogi i pomieszczeniach chronionych.

4. Instalacje rurociągów

- a) Zamontowane instalacje rurociągów umożliwiają przenoszenie i rozprowadzanie środków gaśniczych w chronionym pomieszczeniu. Znajdujące się w pomieszczeniu rury i związana z nimi armatura muszą być wykonane ze stali. Przewody przyłączeniowe i wydłużalniki zbiornika zwolnione są z powyższego przepisu, pod warunkiem że materiały, z których je wykonano, w przypadku pożaru wykazują podobne właściwości. Rurociągi są na zewnątrz i wewnątrz zabezpieczone przed korozją.
- b) W celu równomiernego rozprowadzenia środka gaśniczego dysze wylotowe muszą być odpowiednio zwymiarowane i zamontowane. W szczególności środek gaśniczy powinien także skutecznie działać także poniżej płyt podłogowych.

5. Urządzenie spustowe

- a) Niedozwolone są systemy gaśnicze z automatycznym mechanizmem spustowym.
- b) Mechanizm spustowy musi umożliwiać uruchomienie systemu gaśniczego w odpowiednim miejscu poza chronionym pomieszczeniem.
- c) Właściwe zainstalowanie urządzeń spustowych musi umożliwiać ich działanie również podczas pożaru oraz umożliwiać dostarczenie wymaganej ilości środka gaśniczego w przypadku zniszczeń wskutek pożaru lub wybuchu w chronionym pomieszczeniu.

Niemechaniczne urządzenia spustowe muszą być zasilane z dwóch różnych niezależnych od siebie źródeł energii. Te źródła energii muszą znajdować się poza chronionym pomieszczeniem. Konstrukcja przewodów sterowniczych w chronionym pomieszczeniu musi umożliwiać ich działanie przez co najmniej 30 minut w przypadku pożaru. Przewody instalacji elektrycznej spełniają to wymaganie, jeżeli są zgodne z normą IEC 60331-21:1999.

Jeżeli urządzenia spustowe są przykryte, osłona musi być oznaczona symbolem „System gaśniczy” o długości boku co najmniej 10 cm, zgodnie z rys. 6 załącznik 4. Na białym tle znajduje się następujący tekst w czerwonym kolorze:

'Feuerlöscheinrichtung

Installation d'extinction

Brandblusinstallatie

Fire-fighting installation

Instalacja przeciwpożarowa'.

- d) Jeżeli system gaśniczy jest przeznaczony do ochrony kilku pomieszczeń, każde pomieszczenie musi mieć osobne i wyraźnie oznaczone urządzenia spustowe.
- e) Przy każdym urządzeniu spustowym znajduje się instrukcja działania w jednym z języków urzędowych państw członkowskich umieszczona na stałe w widocznym miejscu. Instrukcje działania muszą w szczególności zawierać informacje dotyczące:
 - aa) mechanizmu spustowego systemu gaśniczego;
 - bb) konieczności sprawdzania, czy wszystkie osoby opuściły chronione pomieszczenie;
 - cc) działań załogi w przypadku użycia oraz dostępu do chronionego pomieszczenia po użyciu lub zalaniu, w szczególności w odniesieniu do potencjalnej obecności substancji niebezpiecznych;
 - dd) działań załogi w przypadku uszkodzenia systemu gaśniczego.
- f) W instrukcji działania należy zwrócić uwagę, że przed uruchomieniem systemu przeciwpożarowego należy wyłączyć silniki spalinowe zasysające powietrze z chronionych pomieszczeń.

6. System ostrzegawczy

- a) Wbudowane systemy gaśnicze muszą posiadać dźwiękowy i optyczny system ostrzegawczy.
- b) System ostrzegawczy włącza się automatycznie natychmiast po uruchomieniu systemu gaśniczego. Sygnał ostrzegawczy musi zabrzmieć wystarczająco długo przed uwolnieniem środka gaśniczego i nie może istnieć możliwość wyłączenia go.
- c) Sygnały ostrzegawcze muszą być wyraźnie widoczne w pomieszczeniach chronionych, jak i w pomieszczeniach prowadzących do nich, oraz muszą być wyraźnie słyszalne również w najgłośniejszych warunkach pracy. Muszą różnić się wyraźnie od innych sygnałów dźwiękowych i optycznych w pomieszczeniu chronionym.
- d) Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze muszą być wyraźnie słyszalne w sąsiednich pomieszczeniach, nawet gdy łączące je drzwi są zamknięte, i w najgłośniejszych warunkach pracy.
- e) Jeżeli system ostrzegawczy nie kontroluje się sam ze względu na zwarcia, zerwania przewodów czy spadki napięcia, musi istnieć możliwość sprawdzenia jego funkcjonowania.
- f) Przy każdym wejściu do pomieszczenia, gdzie może być stosowany środek gaśniczy, musi znajdować się widoczna tabliczka z następującym czerwonym napisem na białym tle:

'Vorsicht, Feuerlöscheinrichtung!

Bei Ertönen des Warnsignals (Beschreibung des Signals) den Raum sofort verlassen!

Attention, installation d'extinction d'incendie !

Quitter immédiatement ce local au signal (description du signal) !

Let op, brandblusinstallatie!

Bij het in werking treden van het alarmsignaal (omschrijving van het signaal) deze ruimte onmiddellijk verlaten!

Warning, fire-fighting installation!

Leave the room as soon as the warning signal sounds (description of signal)!

Uwaga, instalacja przeciwpożarowa!

Należy opuścić pomieszczenie na sygnał ostrzegawczy (opis sygnału)!

7. Zbiorniki ciśnieniowe, armatura i przewody ciśnieniowe

- a) Zbiorniki ciśnieniowe, armatura i przewody ciśnieniowe muszą spełniać wymogi obowiązujące w danym państwie członkowskim lub – w przypadku braku takich wymogów – wymogi uznanej instytucji klasyfikacyjnej.
- b) Zbiorniki ciśnieniowe muszą być ustawione zgodnie ze wskazówkami producenta.
- c) Nie wolno instalować zbiorników ciśnieniowych, armatury i przewodów ciśnieniowych w pomieszczeniach dla załogi.
- d) Temperatura w szafkach i pomieszczeniach ustawienia zbiorników ciśnieniowych nie może przekraczać 50 °C.
- e) Szafki i pomieszczenia ustawienia na pokładzie muszą być nieruchome i posiadać otwory wentylacyjne rozmieszczone tak, aby w przypadku nieszczelności zbiornika ciśnieniowego uniemożliwić przedostanie się ulatniającego się gazu do wnętrza statku. Bezpośrednie połączenia z innymi pomieszczeniami są niedopuszczalne.

8. Ilość środka gaśniczego

Jeżeli środek gaśniczy jest przeznaczony do ochrony więcej niż jednego pomieszczenia, całkowita ilość dostępnego środka gaśniczego nie musi być większa od ilości potrzebnej do ochrony największego pomieszczenia.

9. Instalacja, inspekcja i dokumentacja

- a) Tylko firmy specjalizujące się w systemach przeciwpożarowych mogą instalować lub przerabiać te systemy. Należy przestrzegać warunków (karta charakterystyki produktu, karta charakterystyki bezpieczeństwa) producenta środków gaśniczych oraz producenta systemu. Konserwację, w szczególności stan dysz rozpylających należy przeprowadzać regularnie zgodnie z instrukcjami producenta instalacji lub producenta środka gaśniczego (arkusz danych technicznych).
- b) System jest kontrolowany przez eksperta:
 - aa) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - bb) przed ich ponownym uruchomieniem po użyciu;
 - cc) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - dd) regularnie co najmniej raz na dwa lata.Inspekcji, o których mowa w lit. dd), może również dokonać kompetentna osoba z upoważnionej firmy specjalizującej się w instalacjach gaśniczych.
- c) Podczas inspekcji ekspert sprawdza, czy system spełnia wymagania niniejszego artykułu.
- d) Inspekcja obejmuje co najmniej:
 - aa) inspekcję zewnętrzną całej instalacji;
 - bb) inspekcję szczelności rurociągów;
 - cc) sprawdzenie działania systemu obsługi i mechanizmu spustowego;
 - dd) sprawdzenie ciśnienia i zawartości zbiornika;
 - ee) sprawdzenie szczelności i zamknięć chronionego pomieszczenia;
 - ff) inspekcję pożarniczej sieci sygnalizacyjnej;
 - gg) inspekcję systemu ostrzegawczego.
- e) Wydaje się zaświadczenie o inspekcji z podpisem eksperta oraz datą przeprowadzenia inspekcji.
- f) Na świadectwie zdolności żeglugowej należy wpisać liczbę zainstalowanych systemów gaśniczych.

10. Systemy gaśnicze z CO₂

Systemy gaśnicze, w których CO₂ stosowany jest jako środek gaśniczy, muszą poza wymaganiami opisanymi w ust. 1–9 spełniać następujące przepisy:

- a) pojemniki z CO₂ muszą znajdować się poza pomieszczeniem chronionym, w pomieszczeniu lub szafie oddzielonych gazoszczelnie od innych pomieszczeń. Drzwi do tych pomieszczeń lub szaf muszą otwierać się na zewnątrz, być zamykane na klucz i na zewnętrznej stronie być oznaczone symbolem „Ostrzeżenie przed niebezpieczeństwem”, zgodnie z rys. 4 załącznik 4, o wysokości co najmniej 5 cm oraz znakiem 'CO₂' w tym samym kolorze i tej samej wielkości.
- b) miejsca pod pokładem służące do przechowywania zbiorników z CO₂ mogą być dostępne tylko z zewnątrz. Pomieszczenia te muszą posiadać wystarczający sztuczny system wentylacyjny z przewodami wyciągowymi, który jest całkowicie oddzielony od innych systemów wentylacyjnych na pokładzie.

- c) poziom wypełnienia zbiorników z CO₂ nie może przekroczyć 0,75 kg/l. Za określoną objętość gazu CO₂ niebędącego pod ciśnieniem przyjmuje się 0,56 m³/kg.
- d) objętość CO₂ do wypełnienia chronionego pomieszczenia musi wynosić co najmniej 40 % jego objętości brutto. Taką objętość należy wprowadzić w ciągu 120 sekund. Musi istnieć możliwość sprawdzenia dostarczenia gazu.
- e) otwieranie zaworu zbiornika oraz obsługiwanie zaworu przepływu następują poprzez odrębne działania.
- f) odpowiedni czas, o którym mowa w ust. 6 lit. b), wynosi co najmniej 20 sekund. Opóźnienie do czasu uwolnienia CO₂ musi być zapewnione przez niezawodne urządzenie.

11. Systemy gaśnicze z HFC-227ea

Systemy gaśnicze, w których HFC 227ea stosowany jest jako środek gaśniczy, muszą poza wymaganiami określonymi w ust. 1–9 spełniać następujące przepisy:

- a) jeżeli chronionych jest kilka pomieszczeń o różnej objętości brutto, w każdym pomieszczeniu musi być zainstalowany odrębny system gaśniczy.
- b) każdy zbiornik zawierający HFC-227ea, który znajduje się w chronionym pomieszczeniu, musi być wyposażony w zabezpieczenie nadciśnieniowe. Musi ono zapewniać bezpieczne uwalnianie zawartości zbiornika w chronionym pomieszczeniu, jeśli zbiornik narażony jest na działanie ognia, a system gaśniczy nie został uruchomiony.
- c) każdy zbiornik musi być wyposażony w przyrząd do kontroli ciśnienia gazu.
- d) poziom wypełnienia zbiorników nie może przekraczać 1,15 kg/l. Za określoną objętość gazu HFC 227ea, nie będącego pod ciśnieniem, przyjmuje się 0,1374 m³/kg.
- e) objętość HFC 227ea do wypełnienia chronionego pomieszczenia musi wynosić co najmniej 8 % jego objętości brutto. Taką objętość należy wprowadzić w ciągu 10 sekund.
- f) zbiorniki z HFC 227ea muszą być zaopatrzone w system kontroli ciśnienia, który w przypadku niedopuszczalnego wycieku gazu napędowego uruchamia w sterówce dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy. Jeżeli nie ma sterówki, sygnał alarmowy musi być nadawany spoza chronionego pomieszczenia.
- g) po wypełnieniu chronionego pomieszczenia gazem jego stężenie nie może być większe niż 10,5 %.
- h) żaden element systemu gaśniczego nie może być wykonany z aluminium.

12. Systemy gaśnicze z IG-541

Systemy gaśnicze, w których IG-541 stosowany jest jako środek gaśniczy, muszą poza wymaganiami opisanymi w ust. 1–9 spełniać następujące przepisy:

- a) jeżeli chronionych jest kilka pomieszczeń o różnej objętości brutto, w każdym pomieszczeniu musi być zainstalowany odrębny system gaśniczy.
- b) każdy zbiornik zawierający IG-541, który znajduje się w chronionym pomieszczeniu, musi być wyposażony w zabezpieczenie nadciśnieniowe. Musi ono zapewniać bezpieczne uwalnianie zawartości zbiornika w chronionym pomieszczeniu, jeśli zbiornik narażony jest na działanie ognia, a system gaśniczy nie został uruchomiony.
- c) każdy zbiornik musi być wyposażony w przyrząd do kontroli jego zawartości.
- d) ciśnienie napełnienia zbiornika nie może przekraczać 200 barów przy temperaturze +15 °C.
- e) objętość IG-541 do wypełnienia chronionego pomieszczenia musi wynosić co najmniej 44 % i co najwyżej 50 % jego objętości brutto. Taką objętość należy wprowadzić w ciągu 120 sekund.

13. FK-5-1-12 — systemy gaśnicze

Systemy gaśnicze stosujące FK-5-1-12 jako środek gaśniczy muszą być zgodne z następującymi przepisami, oprócz wymogów określonych w ust. 1-9:

- a) jeżeli chronionych jest kilka pomieszczeń o różnej pojemności brutto, w każdym pomieszczeniu musi być zainstalowany odrębny system gaśniczy.
- b) każdy zbiornik zawierający FK-5-1-12, który znajduje się w chronionym pomieszczeniu, musi być wyposażony w zabezpieczenie nadciśnieniowe. Nadmiarowy zawór ciśnieniowy musi zapewniać bezpieczne uwalnianie zawartości zbiornika w chronionym pomieszczeniu, jeśli zbiornik narażony jest na działanie ognia, a system gaśniczy nie został uruchomiony.
- c) każdy zbiornik musi być wyposażony w przyrząd do kontroli ciśnienia gazu.
- d) poziom wypełnienia zbiorników nie może przekraczać 1,00 kg/l. Za określoną objętość gazu FK-5-1-12 niebędącego pod ciśnieniem, przyjmuje się 0,0719 m³/kg.
- e) objętość FK-5-1-12 do wypełnienia chronionego pomieszczenia musi wynosić co najmniej 5,5 % jego objętości brutto. Taką objętość należy wprowadzić w ciągu 10 sekund.
- f) zbiorniki FK-5-1-12 muszą być zaopatrzone w system kontroli ciśnienia, który w przypadku niedopuszczalnego wycieku gazu napędowego uruchamia w sterówce dźwiękowy i optyczny sygnał alarmowy. Jeżeli nie ma sterówki, sygnał alarmowy musi być nadawany spoza chronionego pomieszczenia.
- g) po wypełnieniu chronionego pomieszczenia gazem jego stężenie nie może być większe niż 10,0 %.

14. Systemy gaśnicze, w których woda stosowana jest jako środek gaśniczy

Systemy gaśnicze, w których woda stosowana jest jako środek gaśniczy może uwolnić środek do pomieszczenia wyłącznie w celu ochrony w postaci mgły wodnej. Wielkość kropli musi wynosić od 5 do 300 mikronów.

Oprócz wymogów określonych w pkt 1-7 i 9 (pkt 8 stosuje się odpowiednio) systemy gaśnicze muszą spełniać następujące wymagania:

- a) System gaśniczy posiada homologację typu zgodnie z okólnikiem MSC/Circ. 1165¹ lub inną normą uznaną przez jedno z państw członkowskich. Homologację typu przeprowadza uznana instytucja klasyfikacyjna lub akredytowana instytucja badawcza. Akredytowana instytucja badawcza musi spełniać wymagania europejskiej normy (EN 17025): 2017).
- b) System gaśniczy musi być dopasowany do wielkości największego z chronionych pomieszczeń i musi być w stanie rozpylać wodę w sposób ciągły do pomieszczenia przez minimum 30 minut.
- c) Pompy, ich mechanizmy łączeniowe i zawory niezbędne do pracy instalacji powinny być zainstalowane w pomieszczeniu na zewnątrz chronionego pomieszczenia. Pomieszczenie, w którym są one zainstalowane, powinno być oddzielone od sąsiednich ścian działowych przynajmniej typu A30.
- d) Instalacja przeciwpożarowa musi być przez cały czas napełniona wodą, co najmniej do zaworów bezpieczeństwa i znajdować się pod wymaganym początkowym ciśnieniem roboczym. Pompy zasilania wodą muszą być automatycznie uruchamiane po uruchomieniu instalacji. Instalacja musi być wyposażona w nieprzerwanie działający system zasilania wodą. Należy podjąć środki zapewniające, aby zanieczyszczenia nie wpływały na działanie systemu.
- e) Wydajność i konstrukcja sieci rurociągów systemu musi opierać się na obliczeniach hydraulicznych.
- f) Liczba i rozmieszczenie rozpylaczy muszą zapewniać dostateczne rozproszanie wody w chronionym pomieszczeniu. Rozpylacze muszą być rozmieszczone w taki sposób, aby zapewnić rozproszanie mgły wodnej w chronionym pomieszczeniu, szczególnie w tych miejscach, w których występuje większe zagrożenie pożarowe, również za armaturą i pod podłogą.

¹ Okólnik MSC/Circ. 1165 – Poprawki do Znowelizowanych wytycznych zatwierdzania ekwiwalentnych wodnych instalacji gaśniczych przeznaczonych do stosowania w przedziałach maszynowych i pompowniach ładunkowych – przyjęte dn. 10 lipca 2005 r. i zmienione według MSC/Circ.1269 , okólniki MSC/Circ.1386 oraz MSC/Circ.1385.

- g) Elektryczne elementy systemu gaśniczego znajdujące się w chronionym pomieszczeniu muszą co najmniej odpowiadać klasie ochrony IP54. System powinien być wyposażony w dwa niezależne źródła energii z automatycznym przełączaniem. Jedno ze źródeł zasilania musi znajdować się na zewnątrz chronionego pomieszczenia. Każde źródło zasilania powinno być w stanie samodzielnie zapewnić działanie systemu.
- h) System przeciwpożarowy musi być wyposażony w pompy nadmiarowe.
- i) System gaśniczy musi być wyposażony w urządzenie monitorujące, które uruchamia sygnał alarmowy w sterówce w następujących przypadkach:
 - spadek poziomu zbiornika wody (jeżeli jest zamontowany),
 - awaria zasilania,
 - spadek ciśnienia w rurociągach systemu niskociśnieniowego,
 - spadek ciśnienia w obwodzie wysokociśnieniowym,
 - podczas uruchamiania systemu.
- j) Dokumentacja wymagana do instalacji, badania funkcjonalnego i dokumentacji instalacji określonej w pkt 9 musi zawierać co najmniej następujące elementy:
 - schemat systemu przedstawiający przekroje rur i rodzaje dysz rozpylających,
 - obliczenie hydrauliczne, o którym mowa w lit. d),
 - dokumentację techniczną producenta obejmującą wszystkie aspekty instalacji,
 - podręcznik obsługi technicznej.

15. Systemy gaśnicze z K_2CO_3

Oprócz wymogów określonych w ust. 1–7 i ust. 9 systemy gaśnicze stosujące K_2CO_3 jako środek gaśniczy muszą być zgodne z następującymi przepisami:

- a) System gaśniczy posiada homologację typu zgodnie z okólnikiem MSC/Circ. 1270¹ lub inną normą uznaną przez jedno z państw członkowskich. Homologację typu przeprowadza uznana instytucja klasyfikacyjna lub akredytowana instytucja badawcza. Akredytowana instytucja badawcza musi spełniać wymagania europejskiej normy EN 17025: 2017.
- b) W każdym pomieszczeniu musi być zainstalowany odrębny system gaśniczy.
- c) Środek gaśniczy musi być przechowywany w specjalnie do tego przeznaczonych niebędących pod ciśnieniem w pomieszczeniu chronionym. Zbiorniki te muszą być zamontowane w taki sposób, aby środek gaśniczy był równo rozprowadzany po pomieszczeniu. W szczególności środek gaśniczy musi docierać również pod płytę pokładową.
- d) Każdy zbiornik jest osobno połączony z urządzeniem uruchamiającym.
- e) Ilość środka gaśniczego odpowiadająca wielkości chronionego pomieszczenia wynosi co najmniej 120 g na m³ objętości netto tego pomieszczenia. Objętość netto oblicza się zgodnie z okólnikiem MSC/Circ. 1270, pkt 11.2–11.4. Dostarczenie środka gaśniczego musi być możliwe w ciągu 120 sekund.

¹ Okólnik MSC/Circ. 1270 – Poprawki do Znowelizowanych wytycznych zatwierdzania stałych aerozolowych systemów gaśniczych równoważnych do stałych gazowych systemów gaśniczych podanych w Konwencji SOLAS 1974 do przedziałów maszynowych – przyjęte dn. 4 czerwca 2008 r. Okólnik MSC/Circ. 1270/Popr. 1 – Poprawki – przyjęte dn. 29 sierpnia 2008 r.

Artykuł 13.06
Wbudowane systemy gaśnicze do ochrony przedmiotów

Wbudowane systemy gaśnicze do ochrony przedmiotów są zabronione.

Artykuł 13.07
Łodzie towarzyszące

1. Zgodnie z normą europejską EN 1914: 2016 następujące jednostki muszą być wyposażone w łodzie towarzyszące:
 - a) statki motorowe towarowe, zbiornikowce motorowe i barki holowane o nośności powyżej 150 t;
 - b) holowniki i pchacze o wyporności objętościowej większej niż 150 m³;
 - c) urządzenia pływające;
 - d) statki pasażerskie.
2. Musi istnieć możliwość bezpiecznego zwodowania łodzi towarzyszących przez jedną osobę w ciągu 5 minut od rozpoczęcia pierwszych koniecznych do tego działań. Jeśli są one wodowane za pomocą urządzeń napędzanych silnikowo, muszą być tak skonstruowane, aby w razie przerwy w dostawie energii napędu szybkie i bezpieczne zwodowanie wciąż było możliwe.
3. Nadmuchiwane szalupy muszą być kontrolowane zgodnie ze wskazówkami producenta.

Artykuł 13.08
Koła i kamizelki ratunkowe

1. Na pokładzie jednostki muszą znajdować się co najmniej trzy koła ratunkowe:
- zgodnie z normą europejską EN 14144: 2003; lub
 - zgodnie z rozdziałem III przepisy 7.1. Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 1974) oraz Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (LSA) (2.1).

Koła muszą znajdować się w odpowiednich miejscach na pokładzie, być gotowe do użycia oraz nie mogą być trwale zamocowane. Co najmniej jedno koło ratunkowe musi znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie sterówki i musi być wyposażone w samozapalające się, zasilane baterią źródło światła, niegasnące pod wodą.

2. Każda osoba przebywająca regularnie na pokładzie musi posiadać własną, łatwo dostępną nadmuchiwaną kamizelkę ratunkową. Kamizelki te muszą być zgodne z:
- normami europejskimi EN ISO 124022 : 2006, EN ISO 124023 : 2006, EN ISO 124024 : 2006; lub
 - rozdziałem III przepisy 7.2. Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 1974) oraz Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (LSA) (2.2).

Dla dzieci dopuszczalne są także zwyczajne kamizelki ratunkowe, odpowiadające tym normom.

3. Kamizelki ratunkowe muszą być kontrolowane zgodnie ze wskazówkami producenta.

ROZDZIAŁ 14 **BEZPIECZEŃSTWO NA STANOWISKACH ROBOCZYCH**

Artykuł 14.01 **Przepisy ogólne**

1. Statki są zbudowane, zaprojektowane i wyposażone tak, aby zapewnić na nich bezpieczną pracę załogi oraz korzystanie z kładek.
2. Urządzenia zamontowane na stałe, które są niezbędne do pracy na statku, są tak rozplanowane, rozmieszczone i zabezpieczone, aby umożliwić ich łatwe i bezpieczne działanie, użytkowanie i konserwację. W razie potrzeby elementy ruchome i gorące muszą być wyposażone w urządzenia zabezpieczające.

Artykuł 14.02 **Ochrona przed upadkiem**

1. Pokłady i schodnie pokładowe boczne muszą być płaskie i uniemożliwiać potknięcie się; woda nie może się na nich zbierać.
2. Pokłady, schodnie pokładowe boczne, podłogi maszynowni, pomosty, schody i wierzch pachołów na schodniach pokładowych bocznych muszą być antypoślizgowe.
3. Wierzch pachołów na schodniach pokładowych bocznych oraz przeszkody znajdujące się na kładkach, takie jak krawędzie stopni, muszą być pomalowane na kolor kontrastujący z pokładem.
4. Na zewnętrznych krawędziach pokładów i schodni pokładowych, a także na stanowiskach roboczych, w których istnieje ryzyko upadku z wysokości większej niż 1 m, musi być zamontowane nadburcie lub zrębica luku o wysokości co najmniej 0,90 m lub barierki zgodne z normą europejską EN 711 : 2016. W przypadku gdy poręcze schodni pokładowych bocznych są chowane,
 - a) poręcz ciągła o średnicy 0,02-0,04 m musi być dodatkowo przymocowana do zrębicy na wysokości 0,7-1,1 m; oraz
 - b) oznaczenia zgodne z załącznikiem IV, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, muszą być zamocowane w dobrze widocznych miejscach w punkcie, w którym rozpoczyna się schodnia pokładowa boczna.
5. W drodze odstępstwa od ust. 4, w przypadku barek pchanych i barek bez pomieszczeń dla załogi nadburcia lub barierki nie są wymagane, w przypadku gdy:
 - a) listwa przypodłogowa została przymocowana do zewnętrznych krawędzi pokładów i schodni pokładowych bocznych;
 - b) poręcze zgodne z ust. 4 lit. a) zostały przymocowane do zrębicy; oraz
 - c) oznaczenia zgodne z załącznikiem I, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, zostały zamocowane w dobrze widocznych miejscach na pokładzie.
6. W drodze odstępstwa od ust. 4, w przypadku statków o pokładzie gładkim lub skrzyniowym nie jest wymagane, aby barierki były przymocowane bezpośrednio do zewnętrznych krawędzi tych pokładów lub na schodniach pokładowych bocznych, w przypadku gdy
 - a) przejścia przebiegają przez te schodnie;
 - b) przejścia i stanowiska robocze na tych pokładach otoczone są zamontowanymi na stałe barierkami ochronnymi zgodnie z normą EN 711 : 2016;
 - c) oznaczenia zgodne z załącznikiem IV, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, zostały zamocowane w dobrze widocznych miejscach w przejściach do obszarów niechronionych przez barierki.

7. Organ inspekcyjny może wymagać zamontowania odpowiednich urządzeń i sprzętu do zapewnienia bezpieczeństwa na stanowiskach roboczych, w których istnieje ryzyko upadku z wysokości większej niż 1 m.

Artykuł 14.03
Wymiary stanowisk roboczych

Stanowiska robocze muszą być na tyle duże, aby zapewnić każdej znajdującej się w nich osobie odpowiednią swobodę ruchów.

Artykuł 14.04
Schodnia pokładowa boczna

1. Wolna szerokość schodni pokładowej bocznej wynosi co najmniej 0,60 m. Wymóg ten ma zastosowanie do wysokości 2,00 m ponad schodnią pokładową boczną.

Na zasadzie odstępstwa od pierwszego zdania wolna szerokość schodni pokładowej bocznej może być zmniejszona do

- a) 0,50 m przy niektórych zainstalowanych urządzeniach koniecznych do pracy statku, jak np. przy zaworach do mycia pokładu,
 - b) 0,40 m przy pacholach i przewłokach
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, do wysokości 0,90 m nad schodnią pokładową boczną wolna szerokość schodni pokładowej bocznej może być zmniejszona do 0,54 m, jeśli wolna szerokość powyżej, między zewnętrzną krawędzią burty statku a wewnętrzną krawędzią ładowni, wynosi co najmniej 0,65 m.
 3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wolna szerokość schodni pokładowej bocznej może być zmniejszona do 0,50 m, jeżeli zewnętrzna krawędź schodni pokładowej bocznej posiada zamontowaną barierkę zgodnie z normą europejską EN 711 : 2016 w celu zapobiegania upadkom.

Artykuł 14.05
Dostęp do stanowisk roboczych

1. Przy przejściach i punktach dostępu przeznaczonych do ruchu osób i towarów:
 - a) przed wejściem dostępu musi być zapewniona wystarczająca przestrzeń, która nie utrudnia ruchu;
 - b) wolna szerokość przejść musi odpowiadać przeznaczeniu stanowiska roboczego i wynosić co najmniej 0,60 m; w przypadku statków o szerokości B nie większej niż 8 m szerokość przejścia może wynosić jedynie 0,50 m;
 - c) wolna wysokość przejść w świetle wraz z wysokością zrębnicy musi wynosić co najmniej 1,90 m.
2. Drzwi muszą być bezpiecznie otwierane i zamykane z obu stron. Muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym otwarciem lub zamknięciem.

3. Odpowiednie schody, drabiny lub stopnie ściennie muszą być zamontowane w wejściach, wyjściach i przejściach, w których różnica poziomu jest większa niż 0,50 m.
4. Na stale obsługiwanych stanowiskach roboczych, w których różnica poziomu wynosi powyżej 1,00 m, należy zamontować schody. Nie dotyczy to wyjść awaryjnych.
5. Statki z ładowniami muszą posiadać w każdym końcu każdej ładowni co najmniej jedno na stałe zainstalowane urządzenie do wchodzenia.

Na zasadzie odstępstwa od zdania pierwszego można zaniechać zamontowania na stałe zainstalowanego urządzenia do wchodzenia, jeżeli dostępne są co najmniej dwie przenośne drabiny sięgające co najmniej trzema szczeblami powyżej krawędzi luku przy kącie nachylenia 60°.

Artykuł 14.06 **Wyjścia i wyjścia awaryjne**

1. Liczba, konstrukcja i wymiary wyjść, włącznie z wyjściami awaryjnymi, muszą odpowiadać przeznaczeniu i wielkości pomieszczeń. Jeżeli jedno z tych wyjść jest wyjściem awaryjnym, musi być specjalnie oznaczone.
2. Wyjścia awaryjne lub okna służące jako wyjścia awaryjne, lub świetliki muszą posiadać wolny otwór o powierzchni co najmniej 0,36 m², przy czym najkrótszy bok musi wynosić co najmniej 0,50 m.

Artykuł 14.07 **Urządzenia do wchodzenia**

1. Schody i drabiny muszą być odpowiednio zamocowane. Schody muszą mieć co najmniej 0,60 m szerokości; wolna szerokość między poręczami musi wynosić co najmniej 0,60 m; głębokość stopni nie może być mniejsza niż 0,15 m; powierzchnia stopni musi być antypoślizgowa, schody z więcej niż trzema stopniami muszą mieć poręcze.
2. Wolna szerokość drabin i stopni ściennych wynosi co najmniej 0,30 m; odległość między szczeblami nie może wynosić więcej niż 0,30 m; odległość między szczeblami a konstrukcją musi wynosić co najmniej 0,15 m.
3. Drabiny i stopnie ściennie muszą być rozpoznawalne z góry i muszą mieć zamontowane uchwyty nad otworem stanowiącym wyjście.
4. Drabiny przenośne muszą mieć co najmniej 0,40 m szerokości, a podstawa powinna mieć szerokość co najmniej 0,50 m; muszą one być zabezpieczone przed wywróceniem się lub poślizgnięciem; szczeble muszą być trwale zamontowane na wspornikach.

Artykuł 14.08 **Pomieszczenia wewnętrzne**

1. Wielkość, rozmieszczenie i układ stanowisk roboczych wewnątrz statku muszą być dostosowane do wykonywanych prac i spełniać wymagania BHP. Pomieszczenia muszą być wystarczająco oświetlone światłem naturalnym i wentylowane; w razie potrzeby muszą być wyposażone w urządzenia grzewcze do utrzymywania odpowiedniej temperatury.
2. Podłogi na stanowiskach roboczych wewnątrz statku muszą być solidne, wytrzymałe, uniemożliwiać potknięcia i poślizgnięcia. Otwory w pokładzie i podłogach, które nie są zamknięte,

muszą być zabezpieczone przed niebezpieczeństwem upadku. Okna i świetliki są tak wykonane i rozmieszczone, aby umożliwić bezpieczną obsługę i czyszczenie.

Artykuł 14.09 ***Ochrona przed hałasem i drganiami***

1. Stanowiska robocze są tak rozmieszczone, wyposażone i zaprojektowane, aby nie stwarzały członkom załogi zagrożenia szkodliwymi drganiami.
2. Ponadto stale używane stanowiska robocze muszą być tak skonstruowane i dźwiękoszczelne, aby hałas nie zagrażał bezpieczeństwu i zdrowiu pracowników.
3. Osobom codziennie narażonym na hałas powyżej 80dB(A) należy udostępnić indywidualne urządzenia chroniące przed hałasem. Na stanowiskach roboczych o natężeniu dźwięku, które może przekraczać 85 dB(A), muszą znajdować się symbole przypominające o obowiązku stosowania urządzeń chroniących przed hałasem, zgodnie z rysunkiem 7 załącznik 4, o średnicy co najmniej 10 cm z napisem „Nakaz użycia ochrony słuchu”.

Artykuł 14.10 ***Pokrywy luków***

1. Pokrywy luków muszą być łatwo dostępne i bezpieczne podczas obsługi. Elementy pokryw luku ważące więcej niż 40 kg można suwać, zatraskiwać lub mają one wmontowane mechaniczne urządzenia do otwierania. Pokrywy luków z mechanizmem podnoszącym muszą mieć zamontowane odpowiednie i łatwo dostępne urządzenia służące zamykaniu elementów chwytających. Na niewymiennych pokrywach luków oraz rozpornicach musi być wyraźnie oznaczony odpowiadający im luk oraz właściwe na nim położenie.
2. Pokrywy luków muszą być zabezpieczone przed ich unoszeniem przez wiatr lub przez urządzenia ładunkowe. Na lukach zasuwanych muszą być zamocowane zamknięcia, które zapobiegają przypadkowemu przesunięciu wzdłuż o więcej niż 0,40 m; pokrywy te można blokować w pozycji końcowej. Do przymocowania nakładających się pokryw luków muszą być zamontowane odpowiednie urządzenia.
3. Źródło zasilania obsługiwanych mechanicznie pokryw luków musi być automatycznie odcinane po zwolnieniu przełącznika.
4. Pokrywy luków muszą być wytrzymałe na spodziewane obciążenie. Pokrywy luków, po których można chodzić, muszą wytrzymać ciężar co najmniej 75 kg. Należy wyraźnie oznaczyć pokrywy luków, po których nie można chodzić. Pokrywy luków, które są przeznaczone do wytrzymywania ciężaru ładunku pokładowego, muszą posiadać oznaczenie dopuszczalnego obciążenia w t/m². Jeżeli do osiągnięcia maksymalnego dopuszczalnego obciążenia potrzebne są wsporniki, musi to być oznaczone w odpowiednim miejscu; w tym przypadku na pokładzie muszą znajdować się odpowiednie plany.

Artykuł 14.11 **Wciągarki**

1. Konstrukcja wciągarek musi zapewniać bezpieczeństwo pracy. Muszą one posiadać urządzenia zapobiegające niezamierzonemu uwolnieniu obciążenia. Wciągarki, które nie mają automatycznego hamulca, muszą być wyposażone w hamulec dostosowany do siły naciągu.
2. Wciągarki obsługiwane ręcznie muszą posiadać urządzenia zabezpieczające przed odskokiem korby. Wciągarki o napędzie mechanicznym i ręcznym muszą być tak skonstruowane, aby napęd mechaniczny nie mógł wprawić w ruch wału napędu ręcznego.

Artykuł 14.12 **Dźwigi**

1. Dźwigi muszą być zbudowane zgodnie z zasadami techniki. Siły powstające podczas pracy dźwigu muszą być bezpiecznie rozłożone w konstrukcji statku; nie mogą zagrażać jego stateczności.
2. Do dźwigów należy przymocować tabliczkę producenta z następującymi informacjami:
 - a) nazwa i adres producenta;
 - b) oznakowanie CE i rok produkcji;
 - c) seria lub model;
 - d) numer seryjny, w stosownym przypadku.

3. Maksymalne dopuszczalne obciążenie musi być czytelnie i trwale oznaczone na dźwigach.

Jeżeli obciążenie robocze nie przekracza 2000 kg, na dźwigu należy w sposób czytelny i trwały umieścić informację tylko o maksymalnym dopuszczalnym obciążeniu roboczym przy większym wyładunku.

4. Obecność odpowiednich urządzeń musi chronić przed przypadkami zmiżdżenia czy ucięcia. Zewnętrzne części dźwigów muszą posiadać co najmniej 0,5 m prześwitu bezpiecznego w odniesieniu do stałych nadbudówek na stanowiskach roboczych i w przejściach.
5. Dźwigi o napędzie mechanicznym muszą być zabezpieczone przed ich niepowołanym użyciem. Dźwigi mogą być uruchamiane tylko z urządzenia sterowniczego przeznaczonego dla dźwigu. Elementy obsługi muszą samoczynnie wracać do pozycji wyjściowej (przełącznik samorozłączający się); ich stan działania musi być wyraźnie rozpoznawalny.

W przypadku przerwy w zasilaniu napędu ładunek nie może samoczynnie się uwolnić. Należy zapobiec niezamierzonym ruchom dźwigu.

Odpowiednie urządzenia muszą ograniczać ruch dźwignicy w górę oraz przekraczanie obciążenia roboczego. Ruch dźwignicy w dół musi być ograniczony, jeżeli w przewidywanych warunkach pracy w momencie umocowywania obciążenia na bębnie linowym znajdują się mniej niż dwa zwoje lin. Uruchomienie urządzeń automatycznych musi w danym przypadku nadal umożliwiać ruch w przeciwnym kierunku.

Siła rozrywająca stalowych lin takielunku ruchomego musi przekraczać co najmniej pięciokrotną wartość maksymalnej dopuszczalnej siły naciągu liny. Liny stalowe muszą być wykonane bez zarzutu i przeznaczone do stosowania na dźwigach.

6. Dźwigi podlegają kontroli eksperta:

- a) przed pierwszym uruchomieniem,
- b) przed ponownym uruchomieniem po większej modyfikacji lub naprawie,
- c) regularnie, co najmniej raz na dziesięć lat

Podczas tej kontroli należy przedstawić dowód odpowiedniej wytrzymałości i stateczności w postaci obliczeń i próby obciążenia na pokładzie.

W przypadku dźwigów, których obciążenie robocze nie przekracza 2000 kg, ekspert może podjąć decyzję o całkowitym lub częściowym zastąpieniu dowodu z obliczeń próbą przy obciążeniu 1,25 razy większym od obciążenia roboczego na całym odcinku drogi.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

7. Dźwigi muszą być regularnie, jednakże co najmniej raz do roku, kontrolowane przez kompetentną osobę. Bezpieczne warunki pracy dźwigu są wówczas sprawdzane poprzez kontrolę wizualną i kontrolę pracy dźwigu.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

8. Dźwigi, których obciążenie robocze przekracza 2000 kg, stosowane do przeladunku lub zamontowane na dźwignikach, pontonach i innych urządzeniach pływających albo łodziach roboczych muszą ponadto spełniać przepisy właściwego państwa członkowskiego.

9. Instrukcja obsługi producenta dźwigu przechowywana jest na pokładzie. Powinna zawierać co najmniej poniższe informacje:

- a) zakresu użycia i funkcji elementów obsługi;
- b) maksymalnego dopuszczalnego obciążenia roboczego odpowiadającego ładunkowi;
- c) maksymalnego dopuszczalnego nachylenia dźwigu;
- d) instrukcji montażu i konserwacji;
- e) ogólnych danych technicznych.

Artykuł 14.13 ***Przechowywanie łatwopalnych cieczy***

Łatwopalne ciecze o temperaturze zapłonu niższej niż 55 °C muszą być przechowywane na pokładzie w wentylowanej szafie wykonanej z niepalnego materiału. Na zewnętrznej części szafy, zgodnie z rys. 2 załącznik 4, musi być umieszczony znak o średnicy co najmniej 10 cm z napisem „Zakaz używania ognia, otwartego płomienia i palenia tytoniu”.

ROZDZIAŁ 15 **POMIESZCZENIA DLA ZAŁOGI**

Artykuł 15.01 **Przepisy ogólne**

1. Na statkach muszą znajdować się pomieszczenia dla załogi dla osób zazwyczaj mieszkających na pokładzie, a przynajmniej dla załogi minimalnej.
2. Pomieszczenia muszą być zaprojektowane, urządzone i wyposażone w taki sposób, aby odpowiadały potrzebom wynikającym z bezpieczeństwa, zdrowia i wygody osób na pokładzie. Pomieszczenia muszą być łatwo i w bezpieczny sposób dostępne oraz wystarczająco izolowane od ciepła i zimna.
3. Organ inspekcyjny może dopuścić wyjątki od przepisów niniejszego rozdziału, jeżeli bezpieczeństwo, zdrowie i wygoda osób na pokładzie są zapewnione w inny sposób.
4. Organ inspekcyjny wprowadza do świadectwa zdolności żeglugowej wszelkie ograniczenia dotyczące trybu pracy i rodzaju pracy statku, wymagane w związku z wyjątkami, o których mowa w ust. 3.

Artykuł 15.02 **Szczególne wymagania projektowe dotyczące pomieszczeń dla załogi**

1. Musi istnieć możliwość wentylacji pomieszczeń, nawet przy drzwiach zamkniętych; dodatkowo pomieszczenia mieszkalne muszą być odpowiednio oświetlone i posiadać widok na zewnątrz.
2. Do pomieszczeń dla załogi muszą prowadzić schody, jeśli wejście do nich znajduje się na innym poziomie niż pokład i różnica wysokości wynosi więcej niż 0,30 m.
3. W części dziobowej statku podłogi nie mogą znajdować się niżej niż 1,20 m od wodnicy maksymalnego zanurzenia.
4. Pomieszczenia rekreacyjne i sypialne muszą posiadać co najmniej dwa wyjścia umieszczone jak najdalej od siebie i służące jako drogi awaryjne. Jedno wyjście może zostać zaprojektowane jako wyjście awaryjne. Nie dotyczy to jednak pomieszczeń z wyjściem prowadzącym bezpośrednio na pokład lub na korytarz, które służy jako droga ucieczki, pod warunkiem że posiada ono dwa oddalone od siebie wyjścia prowadzące na lewą i prawą burtę. Wyjścia awaryjne, do których mogą zaliczać się też świetliki i okna, muszą posiadać wolny otwór o wielkości co najmniej 0,36 m², z najkrótszym bokiem długości co najmniej 0,50 m, oraz umożliwiać błyskawiczne opuszczenie pomieszczenia w sytuacji awaryjnej. Izolacja i okładzina dróg ucieczki muszą być wykonane z materiałów trudno palnych, a skorzystanie z dróg ucieczki musi być zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich środków, takich jak drabiny lub stopnie ścienne.
5. Pomieszczenia dla załogi muszą być zabezpieczone przed niedopuszczalnym hałasem i drganiami. Maksymalne dopuszczalne poziomy ciśnienia akustycznego wynoszą:
 - a) 70 dB(A) w pomieszczeniach mieszkalnych;
 - b) 60 dB(A) w pomieszczeniach sypialnych. Nie dotyczy to statków obsadzonych przez załogę wyłącznie poza porą odpoczynku, zgodnie z prawem krajowym państw członkowskich.Ograniczenie dotyczące trybu pracy, o którym mowa w lit. b) musi być zaznaczone w świadectwie zdolności żeglugowej.
6. Wysokość pomieszczenia dla załogi nie może być mniejsza niż 2,00 m.

7. Zasadniczo statki muszą posiadać co najmniej jedno pomieszczenie rekreacyjne oddzielone od pomieszczenia sypialnego.
8. Wolna powierzchnia pomieszczeń rekreacyjnych nie może wynosić mniej niż 2 m² na osobę, całkowita powierzchnia musi jednak wynosić co najmniej 8 m² (nie licząc mebli oprócz stołów i krzeseł).
9. Kubatura każdego pomieszczenia mieszkalnego i sypialnego musi wynosić co najmniej 7 m³.
10. Objętość powietrza na osobę musi wynosić co najmniej 3,5 m³ w pomieszczeniach mieszkalnych. W przypadku pomieszczeń sypialnych objętość ta musi wynosić co najmniej 5 m³ na pierwszą osobę i co najmniej 3 m³ na każdą następną osobę (nie licząc kubatury wyposażenia). Pomieszczenia sypialne przeznaczone są dla co najwyżej dwóch osób. Kojki muszą być umocowane na wysokości co najmniej 0,30 m nad podłogą. Jeśli ustawione są piętrowo, wysokość prześwitu musi wynosić co najmniej 0,60 m.
11. Drzwi
 - a) Górna krawędź drzwi musi znajdować się na wysokości co najmniej 1,90 m nad pokładem lub podłogą, a wolna szerokość musi wynosić co najmniej 0,60 m. Ustaloną wysokość można osiągnąć poprzez zastosowanie przesuwanych lub składanych pokryw lub kłap
 - b) Drzwi muszą się otwierać na zewnątrz z obu stron.
 - c) Drzwi usytuowane wzdłuż dróg ewakuacji nie powinny utrudniać ewakuacji osób, gdy są otwarte.
 - d) Drzwi zamknięte od wewnątrz muszą się otwierać z zewnątrz w sytuacjach zagrożenia.

Zrębica nie może przekraczać wysokości 0,40 m; spełnione muszą być jednak również inne przepisy bezpieczeństwa.
12. Schody muszą być trwale zamocowane i bezpieczne. Jest to spełnione, jeżeli:
 - a) mają co najmniej 0,60 m szerokości;
 - b) głębokość stopni wynosi co najmniej 0,15;
 - c) stopnie są antypoślizgowe; oraz
 - d) schody o więcej niż trzech stopniach są wyposażone w co najmniej jeden uchwyt lub poręcz.
13. Rury przenoszące niebezpieczne gazy lub ciecze, w szczególności te, które są pod tak wysokim ciśnieniem, że wyciek z nich mógłby stanowić niebezpieczeństwo dla człowieka, nie mogą być położone w pomieszczeniach dla załogi ani w korytarzach prowadzących do tych pomieszczeń. Nie dotyczy to jednak rur systemu parowego i hydraulicznego, które są umieszczone w metalowych rurach ochronnych, jak również rur instalacji gazu płynnego przeznaczonych do celów domowych.

Artykuł 15.03 **Urządzenia sanitarne**

1. Statki z pomieszczeniami dla załogi muszą dysponować co najmniej następującymi urządzeniami sanitarnymi:
 - a) jedna toaleta na pomieszczenie mieszkalne lub na sześciu członków załogi. Musi ona posiadać wentylację świeżym powietrzem;
 - b) jedna umywalka z rurociągiem odprowadzającym i podłączeniem zimnej i ciepłej wody pitnej na pomieszczenie mieszkalne lub na czterech członków załogi;
 - c) jeden natrysk lub wanna z podłączeniem zimnej i ciepłej wody pitnej na pomieszczenie mieszkalne lub na sześciu członków załogi.

2. Urządzenia sanitarne muszą znajdować się w bezpośredniej bliskości pomieszczeń mieszkalnych. Toalety nie mogą mieć bezpośredniego połączenia z kuchniami, jadalniami lub pokojami mieszkalnymi połączonymi z kuchnią.
3. Powierzchnia pomieszczeń toalet musi wynosić co najmniej 1 m², o szerokości nie mniejszej niż 0,75 m i długości nie mniejszej niż 1,10 m. Pomieszczenia toalet w kabinach dla nie więcej niż dwóch osób mogą być mniejsze. Jeśli toaleta jest wyposażona w umywalkę lub natrysk, powierzchnia musi być powiększona co najmniej o powierzchnię umywalki lub natrysku (lub, odpowiednio, wanny).

Artykuł 15.04 **Kuchnie**

1. Kuchnie mogą być połączone z pomieszczeniami rekreacyjnymi.
2. Kuchnie muszą być wyposażone w:
 - a) kuchenkę;
 - b) zlewozmywak z odprowadzeniem;
 - c) instalację zasilania wodą pitną;
 - d) lodówkę;
 - e) wystarczające miejsce do przechowywania, magazynowania i pracy.
3. Jadalnie w pokojach dziennych połączonych kuchnią muszą być wystarczająco duże w stosunku do liczby załogi zwykle korzystającej z nich w tym samym czasie. Szerokość miejsc do siedzenia nie może być mniejsza niż 0,60 m.

Artykuł 15.05 **Instalacje wody pitnej**

1. Statki z pomieszczeniami dla załogi muszą być wyposażone w instalację wody pitnej. Oznaczenia otworów załadowczych zbiornika wody pitnej i przewodów wody pitnej muszą informować o ich wyłącznym przeznaczeniu do wody pitnej. Króćce do napełniania wodą pitną muszą być zainstalowane nad pokładem.
2. Instalacje wody pitnej muszą:
 - a) być wewnątrz wykonane z antykorozyjnego i bezpiecznego fizjologicznie materiału;
 - b) składać się z przewodów gwarantujących regularny przepływ wody, oraz
 - c) być zabezpieczone przed nadmiernym ogrzaniem.
3. Dodatkowo zbiorniki wody pitnej muszą:
 - a) mieć pojemność co najmniej 150 l na każdą osobę zwykle mieszkającą na pokładzie, a przynajmniej na każdego członka załogi;
 - b) posiadać odpowiedni zamykany otwór umożliwiający czyszczenie w środku;
 - c) posiadać wskaźnik poziomu napełnienia;
 - d) posiadać przewody wentylacyjne z odprowadzeniem na zewnątrz lub z odpowiednimi filtrami.

4. Zbiorniki wody pitnej nie mogą posiadać wspólnych ścian z innymi zbiornikami. Przewody wody pitnej nie mogą prowadzić przez zbiorniki zawierające inne ciecze. Połączenia pomiędzy instalacją wody pitnej a innymi rurami nie są dozwolone. Rury przenoszące gaz lub płyny inne niż woda pitna nie mogą prowadzić przez zbiorniki wody pitnej.
5. Zbiorniki ciśnieniowe wody pitnej muszą wykorzystywać wyłącznie niezanieczyszczone sprężone powietrze. Jeśli powietrze jest produkowane za pomocą kompresorów, należy zainstalować odpowiednie filtry powietrza i odolejacz bezpośrednio przed zbiornikiem ciśnieniowym, chyba że woda i powietrze są oddzielone membraną.

Artykuł 15.06 **Ogrzewanie i wentylacja**

1. Musi istnieć możliwość ogrzania pomieszczeń dla załogi stosownie do ich przeznaczenia. Instalacje grzewcze muszą być dostosowane do panujących warunków pogodowych.
2. Musi istnieć możliwość wystarczającej wentylacji pomieszczeń mieszkalnych i sypialnych nawet przy drzwiach zamkniętych. System wentylacyjny musi zapewniać odpowiednią cyrkulację powietrza we wszystkich warunkach klimatycznych.
3. Pomieszczenia dla załogi muszą być tak rozmieszczone i wyposażone, aby uniknąć w możliwie największym stopniu przenikania zanieczyszczonego powietrza z innych przedziałów statku, jak np. z maszynowni i ładowni; w przypadku wentylacji mechanicznej otwory wlotowe muszą być tak umieszczone, aby spełniały powyższe wymagania.

Artykuł 15.07 **Pozostałe wyposażenie pomieszczeń dla załogi**

1. Każdy członek załogi mieszkający na pokładzie musi posiadać własną koję i zamykaną szafkę na ubrania. Wymiary wewnętrzne koi muszą wynosić co najmniej 2,00 x 0,90 m.
2. Należy zapewnić odpowiednie możliwości składowania i suszenia ubrań roboczych poza pomieszczeniami sypialnymi.
3. Wszystkie pomieszczenia muszą być oświetlone elektrycznie. Dodatkowe lampy wykorzystujące paliwo gazowe lub ciekłe są dozwolone tylko w pomieszczeniach rekreacyjnych. Urządzenia świetlne wykorzystujące paliwo ciekłe muszą być wykonane z metalu i mogą wykorzystywać paliwa o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C lub naftę dostępną w handlu. Urządzenia należy umieścić lub zamocować w sposób niestwarzający zagrożenia pożarowego.

ROZDZIAŁ 16 **URZĄDZENIA GRZEWCZE, DO GOTOWANIA I CHŁODNICZE ZASILANE** **PALIWEM**

Artykuł 16.01 **Przepisy ogólne**

1. Urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodnicze zasilane gazem płynnym muszą spełniać wymogi określone w rozdziale 17.
2. Urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodnicze wraz z osprzętem muszą być zaprojektowane i zainstalowane w taki sposób, aby nie stanowiły zagrożenia nawet w przypadku przegrzania; muszą one być instalowane w sposób uniemożliwiający ich przewrócenie się lub przypadkowe przesunięcie.
3. Urządzenia wymienione w ust. 2 nie mogą być instalowane w miejscach, gdzie są przechowywane lub używane substancje o temperaturze zapłonu poniżej 55 °C. Przez takie miejsca nie można też przeprowadzać przewodów odprowadzających spalinę z tych instalacji.
4. Należy zapewnić dopływ powietrza niezbędnego do spalania.
5. Urządzenia grzewcze należy łączyć z przewodami odprowadzającymi spalinę w sposób pewny. Przewody te muszą być wyposażone we właściwe osłony lub urządzenia zabezpieczające przed wiatrem. Ich położenie musi umożliwiać ich czyszczenie.

Artykuł 16.02 **Stosowanie paliw płynnych, urządzenia zasilane olejem napędowym**

1. Sprzęt grzewczy, do gotowania i chłodniczy zasilany paliwem płynnym może być eksploatowany wyłącznie z użyciem paliw o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, urządzenia do gotowania oraz urządzenia grzewcze i chłodnicze wyposażone w palniki knotowe i zasilane naftą mogą być eksploatowane w pomieszczeniach mieszkalnych i sterówkach pod warunkiem, że pojemność ich zbiornika paliwa nie przekracza 12 litrów.
3. Urządzenia z palnikami knotowymi muszą:
 - a) posiadać metalowy zbiornik paliwa z zamykanym otworem wlewowym, nie posiadający spoin z lutu miękkiego poniżej maksymalnego poziomu wypełnienia, zaprojektowany i zainstalowany w sposób uniemożliwiający przypadkowe otwarcie lub opróżnienie;
 - b) pozwalać na zapalenie bez użycia innej cieczy palnej; oraz
 - c) być zainstalowane w sposób umożliwiający bezpieczne odprowadzanie spalin.

Artykuł 16.03 **Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju i urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju**

1. Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju i urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju muszą być wykonane zgodnie z zasadami dobrej praktyki.

2. Gdy piec grzewczy z palnikiem z odparowaniem oleju i urządzenie grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju instaluje się w maszynowni, doprowadzenie powietrza do urządzenia grzewczego i silników musi być zaprojektowane w sposób umożliwiający sprawną i bezpieczną pracę urządzenia grzewczego i silnika, niezależnie od siebie. W razie potrzeby należy zainstalować oddzielne doprowadzenie powietrza. Sprzęt instaluje się w sposób uniemożliwiający przedostanie się płomienia z palnika do innych części instalacji maszynowni.

Artykuł 16.04 ***Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju***

1. Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju muszą pozwalać na zapalenie bez użycia innej cieczy palnej. Muszą być montowane nad metalową wanienką ściekową obejmującą wszystkie części zawierające paliwo, o bokach wysokości co najmniej 20 mm i pojemności co najmniej 2 litrów.
2. W przypadku pieców grzewczych z palnikiem z odparowaniem oleju instalowanych w maszynowni, boki miski olejowej, o której mowa w ust. 1, muszą mieć wysokość co najmniej 200 mm. Dolna krawędź palnika z odparowaniem oleju musi znajdować się nad krawędzią wianienki ściekowej. Dodatkowo, górna krawędź wianienki ściekowej musi wystawać co najmniej 100 mm ponad podłogę.
3. Piece grzewcze z palnikiem z odparowaniem oleju muszą być wyposażone w odpowiedni regulator, który w każdym położeniu zapewnia praktycznie nieprzerwany dopływ paliwa do palnika i wyklucza jakikolwiek wyciek paliwa w przypadku wygaśnięcia płomienia. Regulator uważa się za właściwy, jeżeli pracuje poprawnie nawet w warunkach wibracji i przechyłów do 12 °, a ponadto posiada, oprócz pływaka regulującego poziom
 - a) drugi pływak, który zamyka w sposób bezpieczny i niezawodny dopływ paliwa w przypadku przekroczenia dopuszczalnego poziomu oleju, lub
 - b) rurę przelewową, jednak tylko w przypadku, gdy pojemność wianienki ściekowej pozwala pomieścić co najmniej zawartość zbiornika paliwa.
4. Jeżeli zbiornik paliwa do pieca grzewczego z palnikiem z odparowaniem oleju jest zainstalowany oddzielnie:
 - a) nie może być zainstalowany wyżej niż to określa instrukcja eksploatacji dostarczona przez producenta;
 - b) musi być zainstalowany w sposób zabezpieczający przed niedopuszczalnym nagrzewaniem;
 - c) musi umożliwiać zamknięcie dopływu paliwa z pokładu.
5. Przewody odprowadzające spaliny z pieców grzewczych z palnikiem z odparowaniem oleju muszą być wyposażone w urządzenie zapobiegające inwersji ciągu.

Artykuł 16.05 ***Urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju***

Urządzenia grzewcze z palnikiem z rozpylaniem oleju muszą spełniać w szczególności następujące wymogi:

- a) należy zapewnić odpowiednią wentylację palnika przed otwarciem dopływu paliwa;
- b) dopływ paliwa musi być regulowany termostatem;
- c) do zapalania paliwa musi służyć urządzenie elektryczne lub płomień pilotowy;

- d) w przypadku wygaśnięcia płomienia urządzenie monitorujące płomień musi zamykać dopływ paliwa;
- e) wyłącznik główny należy umieścić w łatwo dostępnym punkcie na zewnątrz pomieszczenia, w którym zainstalowano urządzenie.

Artykuł 16.06

Urządzenia grzewcze z wymuszonym obiegiem powietrza

Urządzenia grzewcze z wymuszonym obiegiem powietrza wyposażone w komorę spalania, wokół której powietrze grzewcze tłoczone jest do układu rozprowadzającego lub do pomieszczenia, muszą spełniać następujące wymogi:

- a) w przypadku gdy paliwo jest rozpylane pod ciśnieniem, powietrze spalania musi być doprowadzane za pomocą dmuchawy;
- b) przed zapaleniem palnika należy dobrze przewietrzyć komorę spalania. Można w tym celu pozostawić na pewien czas włączoną dmuchawę powietrza spalania po wygaśnięciu płomienia;
- c) dopływ paliwa musi być automatycznie odcięty, w przypadku gdy:
 - ogień wygaśnie;
 - ilość doprowadzanego powietrza spalania jest niewystarczająca;
 - temperatura podgrzanego powietrza przekracza wcześniej ustaloną wartość; lub
 - nastąpiła awaria zasilania elektrycznego urządzeń zabezpieczających;W wyżej wymienionych przypadkach zasilanie w paliwo nie może zostać automatycznie przywrócone po odcięciu;
- d) musi istnieć możliwość wyłączenia dmuchaw powietrza spalania i powietrza grzewczego z zewnątrz pomieszczenia, gdzie umieszczone jest urządzenie grzewcze;
- e) w przypadkach gdy powietrze grzewcze jest doprowadzane z zewnątrz, nawiewniki należy umieścić jak najwyżej nad pokładem. Nawiewniki należy mocować w sposób uniemożliwiający przedostawanie się deszczu lub aerozolu;
- f) przewody powietrza grzewczego muszą być wykonane z metalu;
- g) nie może być możliwości całkowitego zamknięcia wylotu powietrza grzewczego;
- h) nie może być możliwości przedostania się wycieków paliwa do przewodów powietrza grzewczego;
- i) urządzenia grzewcze z wymuszonym obiegiem powietrza nie mogą pobierać powietrza grzewczego z maszynowni.

Artykuł 16.07

Ogrzewanie paliwem stałym

1. Urządzenia grzewcze na paliwo stałe należy umieścić na arkuszu blachy z podniesionymi krawędziami, tak aby palące się paliwo lub gorący popiół nie przedostawały się poza blachę.

Wymóg ten nie odnosi się do urządzeń zainstalowanych w pomieszczeniach zbudowanych z materiałów niepalnych i przeznaczonych wyłącznie do instalacji kotłów grzewczych.

2. Kotły opalane paliwem stałym muszą być wyposażone w regulatory termostatyczne sterujące ich pracą poprzez odpowiednie dozowanie powietrza spalania.
3. W pobliżu każdego urządzenia grzewczego muszą znajdować się środki do szybkiego gaszenia popiołu.

ROZDZIAŁ 17 **INSTALACJE GAZU PŁYNNEGO DLA CELÓW GOSPODARCZYCH**

Artykuł 17.01 **Przepisy ogólne**

1. Zasadniczymi elementami instalacji gazu płynnego są: jednostka zasilania, w skład której wchodzi jeden lub więcej zbiorników gazu, jeden lub więcej regulatorów ciśnienia, system rozdzielczy i odbiorniki gazu.

Zbiorniki rezerwowe lub puste znajdujące się poza jednostką zasilającą nie mogą być częścią instalacji. Ma do nich zastosowanie, odpowiednio, art. 17.05.

2. Instalacje mogą być zasilane wyłącznie dostępnym w handlu propanem.

Artykuł 17.02 **Instalacje**

1. Wszystkie części instalacji gazu płynnego muszą być przystosowane do zasilania propanem, muszą być wykonane i zainstalowane zgodnie z zasadami dobrej praktyki.
2. Instalacja gazu płynnego może być jedynie użytkowana do celów gospodarczych w pomieszczeniach mieszkalnych lub w sterówce i do analogicznych celów na statkach pasażerskich.
3. Na statku może znajdować się wiele oddzielnych instalacji. Pomieszczenia mieszkalne oddzielone przez ładownię lub zbiornik stały nie mogą być obsługiwane przez tę samą instalację gazu płynnego.
4. Żadna część instalacji gazu płynnego nie może znajdować się w maszynowni.

Artykuł 17.03 **Zbiorniki**

1. Zezwala się jedynie na stosowanie zbiorników o pojemności 5–35 kg. Na statkach pasażerskich, organ inspekcyjny może wyrazić zgodę na eksploatację zbiorników o większej pojemności.
2. Zbiorniki muszą spełniać obowiązujące wymagania w jednym z państw członkowskich.

Zbiorniki muszą być opatrzone urzędową pieczęcią potwierdzającą przejście wymaganych testów.

Artykuł 17.04 **Lokalizacja i układ jednostki zasilającej**

1. Jednostka zasilająca musi być zainstalowana na pokładzie w wolno stojącej lub wbudowanej szafie poza obszarem pomieszczeń mieszkalnych w miejscu nieutrudniającym ruchu na pokładzie. Nie może być ona jednak umieszczana przy nadburciu na dziobie lub rufie statku. Szafa może być wbudowana w nadbudówkę, jeżeli jest gazoszczelna, i może być jedynie otwierana z zewnątrz. Musi być umieszczona w taki sposób, aby rury doprowadzające gaz do odbiorników były możliwie najkrótsze.

Nie należy podłączać większej liczby zbiorników jednocześnie niż jest to konieczne do funkcjonowania instalacji. Podłączanie kilku zbiorników jest dozwolone tylko w przypadku stosowania zaworu przełączającego lub odcinającego. Do jednostki zasilającej można podłączyć do czterech zbiorników. Liczba zbiorników na statku, w tym zbiorników rezerwowych, nie może przekroczyć sześciu na jedną instalację.

Statki pasażerskie z kuchniami lub mesami dla pasażerów mogą posiadać do sześciu zbiorników. Liczba zbiorników na statku, w tym zbiorników rezerwowych, nie może przekroczyć dziewięciu na jedną instalację.

Regulator ciśnienia lub — w przypadku regulacji dwustopniowej — pierwszy regulator ciśnienia musi znajdować się w tej samej szafie, co zbiorniki, i być wbudowany w sposób trwały.

2. Jednostka zasilająca musi być tak zainstalowana, aby w przypadku nieszczelności ulatniający się gaz wydobywał się z szafy na zewnątrz, bez możliwości przedostania się do wnętrza statku i wejścia w kontakt z jakimkolwiek źródłem zapłonu.
3. Szafa musi być zbudowana z materiałów trudno zapalnych i musi zapewniać odpowiednią wentylację przez otwory w części dolnej i górnej. Zbiorniki muszą być umieszczone w szafie w pozycji stojącej i zabezpieczone przed przewróceniem się.
4. Szafa musi być tak zaprojektowana i umieszczona, aby temperatura zbiorników nie mogła przekroczyć 50 °C.
5. Na zewnętrznych ścianach szafki musi być umieszczony napis „instalacja gazu płynnego” i symbol „Zakaz używania ognia, otwartego płomienia i palenia tytoniu”, o średnicy co najmniej 10 cm, zgodny z rys. 2 załącznik 4.

Artykuł 17.05 **Zbiorniki rezerwowe i puste**

Zbiorniki rezerwowe i puste, które nie znajdują się w obrębie jednostki zasilania, muszą być składowane poza pomieszczeniami dla załogi i sterówką, w szafie spełniającej wymogi art. 17.04.

Artykuł 17.06 **Regulatory ciśnienia**

1. Odbiorniki gazu mogą być podłączone do zbiorników jedynie za pomocą systemu rozdzielczego wyposażonego w jeden lub więcej regulatorów ciśnienia, aby obniżyć ciśnienie gazu do ciśnienia roboczego. Ciśnienie może być obniżane jedno- lub dwustopniowo. Wszystkie regulatory ciśnienia muszą być ustawione na stałe na ciśnienie określone zgodnie z art. 17.07.
2. Końcowy regulator ciśnienia musi być wyposażony w automatyczne urządzenie zabezpieczające przewód przed zbyt wysokim ciśnieniem w przypadku nieprawidłowego działania regulatora lub urządzenie takie musi być zainstalowane za końcowym regulatorem. Konieczne jest zapewnienie, aby w przypadku nieszczelności ulatniający się z urządzenia zabezpieczającego gaz wydobywał się na zewnątrz, bez możliwości przedostania się do wnętrza statku i wejścia w kontakt z jakimkolwiek źródłem zapłonu; w razie potrzeby należy zainstalować w tym celu specjalny przewód odprowadzający.
3. Zarówno zawory bezpieczeństwa, jak i otwory wentylacyjne, muszą być chronione przed dostaniem się do nich wody.

Artykuł 17.07 **Ciśnienie**

1. Jeżeli stosowane są dwustopniowe systemy regulacji, ciśnienie na wyjściu pierwszego regulatora nie może być większe niż 2,5 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.
2. Ciśnienie na wyjściu z ostatniego regulatora ciśnienia nie może być większe niż 0,05 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego, z tolerancją 10 %.

Artykuł 17.08 **Doprowadzenia sztywne i elastyczne**

1. Doprowadzenia muszą być wykonane z zainstalowanych na stałe przewodów stalowych lub miedzianych.

Jednak doprowadzenia gazu ze zbiorników muszą być wykonane z wysokociśnieniowych przewodów elastycznych lub przewodów spiralnych przystosowanych do pracy z propanem. Odbiorniki gazu, które nie są zainstalowane na stałe, mogą być podłączane za pomocą odpowiednich przewodów elastycznych o długości nie większej niż 1 m.

2. Doprowadzenia muszą być odporne na wszelkie obciążenia występujące na statku w normalnych warunkach eksploatacyjnych, w szczególności obciążenia mechaniczne i korozję, a ich parametry i układ muszą zapewniać wystarczający dopływ gazu o odpowiednim ciśnieniu do odbiorników.
3. Doprowadzenia muszą posiadać możliwie najmniej złączy. Zarówno doprowadzenia, jak i łącza muszą być gazoszczelne i zachowywać gazoszczelność pomimo wszelkich wibracji lub naprężeń, którym mogą podlegać.
4. Doprowadzenia muszą być łatwo dostępne, odpowiednio umocowane i chronione w każdym punkcie, w którym mogą być narażone na uderzenia lub tarcie, szczególnie w miejscach, gdzie przechodzą przez stalowe grodzie lub metalowe przegrody. Cała powierzchnia doprowadzeń stalowych musi być zabezpieczona przed korozją.
5. Doprowadzenia elastyczne i ich złącza muszą być odporne na wszelkie obciążenia występujące na statku w normalnych warunkach eksploatacyjnych. Muszą być zainstalowane w sposób chroniący je od naprężeń, uniemożliwiający nadmierne nagrzewanie i pozwalający na ich kontrolę na całej długości.

Artykuł 17.09 **System rozdzielczy**

1. Musi być zapewniona możliwość odcięcia całego systemu rozdzielczego w każdym czasie przy użyciu szybko i łatwo dostępnego zaworu głównego.
2. Każdy odbiornik gazu musi być zasilany przez osobne odgałęzienie systemu rozdzielczego, które musi zapewniać możliwość odcięcia za pomocą urządzenia zamykającego.

3. Zawory odcinające muszą być instalowane w sposób chroniący przed wpływami atmosferycznymi i uderzeniami.
4. Za każdym reduktorem ciśnienia musi być zainstalowane przyłącze kontrolne. Za pomocą urządzenia zabezpieczającego należy upewnić się, iż regulator ciśnienia nie jest poddany podczas testów ciśnieniu próbnemu.

Artykuł 17.10 ***Odbiorniki gazu i ich instalacje***

1. Instalowane mogą być wyłącznie odbiorniki gazu dopuszczone do stosowania z propanem przez jedno z państw członkowskich. Muszą być wyposażone w urządzenia skutecznie zapobiegające ulatnianiu się gazu, zarówno w przypadku zgaśnięcia płomienia roboczego, jak i płomienia pilotowego.
2. Każdy odbiornik gazu musi być umieszczony i podłączony w sposób uniemożliwiający jego przewrócenie lub przypadkowe przesunięcie, jak również przypadkowe przerwanie doprowadzeń.
3. Urządzenia grzewcze, do ogrzewania wody i lodówki muszą być podłączone do przewodu odprowadzającego na zewnątrz gazy spalinowe.
4. Odbiorniki gazu mogą być instalowane w sterówce jedynie pod warunkiem, że jej budowa wyklucza przedostawanie się ulatniającego się gazu do niższych części statku, w szczególności poprzez przewody komunikacyjne prowadzące do maszynowni.
5. Odbiorniki gazu mogą być instalowane w pomieszczeniach sypialnych jedynie pod warunkiem, że spalanie przebiega niezależnie od powietrza w pomieszczeniach.
6. Odbiorniki gazu, w którym spalanie przebiega z wykorzystaniem powietrza z pomieszczenia, w którym są umieszczone, powinny być instalowane w pomieszczeniach odpowiedniej wielkości.

Artykuł 17.11 ***Wentylacja i odprowadzanie gazów spalinowych***

1. W pomieszczeniach z odbiornikami gazu, gdzie spalanie przebiega z wykorzystaniem powietrza z pomieszczenia, należy zapewnić wentylację poprzez nawiew świeżego powietrza i odprowadzanie spalin przez otwory wentylacyjne stosownych wymiarów, o swobodnym przekroju co najmniej 150 cm² każdy.
2. Otwory wentylacyjne nie mogą mieć żadnego urządzenia zamykającego i nie mogą prowadzić do pomieszczeń sypialnych.
3. Urządzenia odprowadzające muszą być zaprojektowane w sposób zapewniający niezakłócone ujście gazów spalinowych. Muszą być niezawodne w działaniu i wykonane z materiałów ogniotrwałych. Ich działania nie może zakłócać praca wentylatorów do przewietrzania pomieszczenia.

Artykuł 17.12 **Instrukcja użytkowania**

Na statku musi być umieszczona w odpowiednim miejscu instrukcja użytkowania instalacji; musi ona zawierać między innymi następujące informacje:

„Zawory odcinające w zbiornikach, które nie są połączone z systemem rozdzielczym, muszą być zamknięte, nawet jeżeli zbiorniki wydają się puste.”

„Przewody elastyczne muszą być bezzwłocznie wymienione, jeśli wymaga tego ich stan.”

„Wszystkie odbiorniki gazu muszą być podłączone, w przeciwnym wypadku odpowiednie doprowadzenia muszą być zaślepione.”

Artykuł 17.13 **Badanie**

Instalacje gazu płynnego podlegają kontroli eksperta celem sprawdzenia czy instalacja spełnia wymagania niniejszego rozdziału:

- a) po pierwszym uruchomieniu;
- b) przed ponownym uruchomieniem po większej modyfikacji lub naprawie; oraz
- c) po każdym odnowieniu zaświadczenia zgodnie z art. 17.15.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji. Kopia zaświadczenia o inspekcji jest przedkładana organowi inspekcyjnemu.

Artykuł 17.14 **Warunki badania**

Badania przeprowadza się w następujących warunkach:

1. Rury doprowadzające średniego ciśnienia między urządzeniem zamykającym pierwszego regulatora ciśnienia, o którym mowa w art. 17.09 ust. 4, a zaworami odcinającymi mocowanymi przed końcowym regulatorem ciśnienia:
 - a) próba ciśnieniowa, przeprowadzana z użyciem powietrza, gazu obojętnego lub płynu pod ciśnieniem 20 barów powyżej ciśnienia atmosferycznego;
 - b) próba szczelności przeprowadzana z użyciem powietrza lub gazu obojętnego pod ciśnieniem 3,5 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.
2. Rury doprowadzające pod ciśnieniem roboczym między urządzeniem zamykającym pojedynczego lub końcowego regulatora ciśnienia, o którym mowa w art. 17.09 ust. 4, a zaworami odcinającymi mocowanymi przed odbiornikami gazu:

próba szczelności, przeprowadzana z użyciem powietrza lub gazu obojętnego pod ciśnieniem 1 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.
3. Doprowadzenia usytuowane między urządzeniem zamykającym, o którym mowa w art. 17.09 ust. 4, pojedynczego lub końcowego regulatora ciśnienia a urządzeniami sterującymi odbiornika gazu:

próba szczelności przy ciśnieniu 0,15 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.

4. W badaniach, o których mowa w ust. 1 lit. b) oraz ust. 2 i 3, rury uznaje się za gazoszczelne, jeżeli po upływie czasu wystarczającego do wyrównania temperatur nie obserwuje się żadnego spadku ciśnienia testowego przez okres 10 minut.
5. Przyłącza zbiornika, złącza przewodów i przyłącza urządzeń podlegające działaniu ciśnienia w zbiorniku oraz łącze pomiędzy regulatorem i przewodem doprowadzającym:
 próbę szczelności, przeprowadzana przy użyciu substancji pieniającej przy ciśnieniu roboczym.
6. Wszystkie odbiorniki gazu muszą być uruchamiane pod obciążeniem nominalnym i podlegają sprawdzeniu pod względem prawidłowego i niezakłóconego spalania przy różnych ustawieniach urządzeń regulacyjnych.

Urządzenia zabezpieczające przed skutkami zgaśnięcia płomienia muszą być sprawdzone pod względem prawidłowej pracy.

7. Po przeprowadzeniu badania, o którym mowa w ust. 6, należy sprawdzić, w odniesieniu do każdego odbiornika gazu podłączonego do przewodu odprowadzającego spaliny, czy po pięciu minutach działania pod obciążeniem nominalnym, przy zamkniętych oknach i drzwiach oraz włączonych urządzeniach wentylacyjnych, przez wlot powietrza nie wydobywają się spaliny.

W przypadku wydobywania się spalin nie mającego charakteru chwilowego należy natychmiast określić jego przyczynę. Odbiornik gazu nie może być dopuszczony do użytkowania, dopóki wszystkie usterki nie zostaną usunięte.

Artykuł 17.15 **Potwierdzenie zgodności**

1. Świadectwo zdolności żeglugowej musi potwierdzać zgodność wszystkich instalacji gazu płynnego z wymogami niniejszego rozdziału.
2. Potwierdzenie takie wydaje organ inspekcyjny po badaniu, o którym mowa w art. 17.13.
3. Potwierdzenie jest ważne przez okres nieprzekraczający trzech lat. Może ono zostać odnowione po ponownym badaniu, o którym mowa w art. 17.13.

W wyjątkowych przypadkach, na uzasadniony wniosek właściciela statku lub jego pełnomocnika, organ inspekcyjny może przedłużyć ważność potwierdzenia o nie więcej niż trzy miesiące bez przeprowadzenia badania, o którym mowa w art. 17.13. Takie przedłużenie zostaje odnotowane w świadectwie zdolności żeglugowej.

ROZDZIAŁ 18 **POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW**

Artykuł 18.00 **Definicje**

W tym rozdziale:

1. 'pokładowa oczyszczalnia ścieków': oznacza oczyszczalnię ścieków o niewielkich rozmiarach, wykorzystywaną do oczyszczania ścieków bytowo-gospodarczych gromadzonych na statku;
2. 'homologacja typu': oznacza decyzję, poprzez którą właściwy organ potwierdza, że pokładowa oczyszczalnia ścieków spełnia wymagania techniczne rozdziału 18;
3. 'kontrola specjalna': oznacza procedurę przeprowadzaną zgodnie z art. 18.09, poprzez którą właściwy organ upewnia się, że pokładowa oczyszczalnia ścieków wykorzystywana na danej jednostce spełnia wymogi rozdziału 18;
4. 'producent': oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialną(-y) wobec właściwego organu za wszystkie aspekty procedury przyznawania homologacji typu oraz za zapewnienie zgodności produkcji. Dana osoba lub dany podmiot nie musi uczestniczyć we wszystkich etapach budowy pokładowej oczyszczalni ścieków. Jeżeli w pokładowej oczyszczalni ścieków dokonuje się zmian poprzez jej przebudowę lub doposażenie już po zakończeniu pierwotnego procesu produkcji z przeznaczeniem do wykorzystania na danej jednostce do celów uwzględnionych w rozdziale 18, osobę lub podmiot, które dokonały przebudowy lub doposażenia, uznaje się za producenta;
5. 'dokument informacyjny': oznacza dokument przedstawiony w załączniku 7, część II w którym określono, jakie informacje musi dostarczyć wnioskodawca;
6. 'folder informacyjny': oznacza całkowity zestaw danych, rysunków i fotografii lub innych dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę służbom technicznym lub właściwemu organowi, zgodnie z wymaganiami określonymi w dokumencie informacyjnym;
7. 'pakiet informacyjny': oznacza folder informacyjny uzupełniony sprawozdaniami z badań lub innymi dokumentami, które służba techniczna lub właściwy organ dołączyły do folderu informacyjnego w trakcie wykonywania swoich obowiązków;
8. 'świadectwo homologacji typu': oznacza dokument sporządzony zgodnie z załącznikiem 7, część III przy pomocy którego właściwy organ potwierdza homologację typu;
9. 'rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków': oznacza dokument sporządzany zgodnie z załącznikiem 7, część VIII w którym odnotowuje się wszystkie parametry, w tym moduły składające się na pokładową oczyszczalnię ścieków i zmiany jej konfiguracji, które mają wpływ na poziom oczyszczania ścieków, łącznie z ich przebudową;
10. 'instrukcja producenta dotycząca kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków': oznacza dokument opracowany zgodnie z art. 18.09 ust. 4 do celów przeprowadzania kontroli specjalnej;
11. 'ścieki bytowo-gospodarcze': oznacza ścieki z kuchni, jadalni, łazienek, pralni oraz odpływy z toalet;
12. 'osad ściekowy': oznacza osad gromadzony w trakcie pracy oczyszczalni ścieków na danej jednostce.

Artykuł 18.01
Przepisy ogólne

1. Rozdział ten dotyczy wszystkich pokładowych oczyszczalni ścieków zainstalowanych na pokładzie jednostki.
2. a) Pokładowe oczyszczalnie ścieków muszą spełniać warunki dotyczące wartości granicznych podczas badania typu:

Tabela 1: Wartości graniczne monitorowane na wyjściu w trakcie pracy pokładowej oczyszczalni ścieków (instalacji testowej) podczas badania typu

Parametr	Stężenie (faza II)	Próbka
Biochemiczne zapotrzebowanie tlenu (BZT_5) ISO 5815-1 : 2019 i 5815-2 : 2003 ¹	20 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	25 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Chemiczne zapotrzebowanie tlenu (ChZT) ² ISO 6060 : 1989 ¹	100 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	125 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Całkowity węgiel organiczny (CWO) EN 1484 : 2019 ¹	35 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	45 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana

- 1) Państwa członkowskie mogą wdrożyć równoważne procedury.
 - 2) Zamiast chemicznego zapotrzebowania tlenu (ChZT) całkowity węgiel organiczny (CWO) może też być poddany kontroli.
- b) Pokładowe oczyszczalnie ścieków muszą spełniać warunki dotyczące wartości kontrolnych podczas pracy:

Tabela 2: Wartości graniczne monitorowane na wyjściu w trakcie pracy pokładowej oczyszczalni ścieków (instalacji testowej) podczas pracy

Parametr	Stężenie (faza II)	Próbka
Biochemiczne zapotrzebowanie tlenu (BZT_5) ISO 5815-1 : 2019 i 5815-2 (2003) ¹	25 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Chemiczne zapotrzebowanie tlenu (ChZT) ² ISO 6060 (1989) ¹	125 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
	150 mg/l	Próbka losowa
Całkowity węgiel organiczny (CWO) EN 1484 (2019) ¹	45 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana

- 1) Państwa członkowskie mogą wdrożyć równoważne procedury.

- 2) Zamiast chemicznego zapotrzebowania tlenu (ChTZ) całkowity węgiel organiczny (CWO) może też być poddany kontroli.
3. Nie dopuszcza się stosowania procesów wykorzystujących produkty, które zawierają chlor.

Podobnie nie dopuszcza się możliwości rozcieńczania ścieków bytowo-gospodarczych, tak aby obniżyć stężenie zawartych w nich substancji zanieczyszczających i w ten sposób umożliwić ich odprowadzenie.
4. W odniesieniu do przechowywania, konserwacji (w razie potrzeby) oraz wyładunku osadu ściekowego opracowuje się odpowiednie procedury. Obejmują one także plan zagospodarowania osadu ściekowego.
5. Zgodność z wartościami granicznymi określonymi w tabeli 1 w ust. 2 lit. a) musi zostać potwierdzona badaniem typu i określona poprzez przyznanie homologacji typu. Homologację typu potwierdza się świadectwem homologacji typu. Przed zamontowaniem pokładowej oczyszczalni ścieków należy przesłać organowi inspekcyjnemu kopię świadectwa homologacji typu. Na pokładzie statku przechowuje się kopię świadectwa homologacji typu oraz rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków.
6. Po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków na statku, a przed jej planowym uruchomieniem, producent przeprowadza próbę eksploatacyjną. Pokładową oczyszczalnię ścieków wykazuje się w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej statku, podając jej następujące dane :
 - a) nazwę;
 - b) numer homologacji typu;
 - c) numer seryjny;
 - d) rok produkcji.
7. Po dokonaniu jakiegokolwiek istotnej przebudowy pokładowej oczyszczalni ścieków, która ma wpływ na proces oczyszczania ścieków, każdorazowo przeprowadza się kontrolę specjalną zgodnie z art.18.09 ust. 3.
8. Właściwy organ może wykorzystywać służbę techniczną do realizacji zadań opisanych w niniejszym rozdziale.
9. Pokładowa oczyszczalnia ścieków podlega regularnej konserwacji zgodnie z instrukcjami producenta, tak aby zapewnić jej dobry stan techniczny. Na statku przechowuje się rejestr przeglądów konserwacyjnych, w którym potwierdza się ich przeprowadzenie.

Artykuł 18.02 **Wniosek o przyznanie homologacji typu**

1. Wniosek o przyznanie homologacji typu danemu typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przekazywany jest przez producenta właściwemu organowi. Do wniosku załącza się folder informacyjny zgodnie z art. 18.00 ust. 6 oraz projekt rejestru parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z art. 18.00 ust. 9, a także projekt instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z art. 18.00 ust. 10. Na potrzeby badania typu producent musi przedstawić prototyp pokładowej oczyszczalni ścieków.
2. Jeżeli – w przypadku danego wniosku o przyznanie homologacji typu dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków – właściwy organ ustali, że wniosek złożony w odniesieniu do przedstawionego prototypu oczyszczalni nie zawiera miarodajnego opisu właściwości tego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z załącznikiem 7, część II dodatek 1, na potrzeby homologacji zgodnie z ust. 1 dostarcza się inny, w razie konieczności dodatkowy, prototyp, według wskazań właściwego organu.

3. Wniosku o przyznanie homologacji typu danemu typowi pokładowej oczyszczalni ścieków nie można kierować do więcej niż jednego właściwego organu. Dla każdego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgłoszonego do homologacji składa się osobny wniosek.

Artykuł 18.03 **Procedura przyznawania homologacji typu**

1. Właściwy organ, do którego skierowano wniosek, wydaje homologację typu dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków, jeżeli jest on zgodny z opisem zawartym w folderze informacyjnym i spełnia wymogi niniejszego rozdziału. Spełnienie tych wymogów sprawdza się zgodnie z załącznikiem 7, część IX.
2. W odniesieniu do każdego typu pokładowej oczyszczalni ścieków, której właściwy organ przyznaje homologację typu, wypełnia on wszystkie stosowne części świadectwa homologacji typu, którego wzór znajduje się z załącznika 7, część III, oraz opracowuje lub sprawdza treść spisu katalogowego pakietu informacyjnego. Świadectwa homologacji typu są numerowane zgodnie z metodą opisaną w załączniku 7, część IV. Wypełnione świadectwo homologacji typu i załączone do niego załączniki są przekazywane wnioskodawcy.
3. Jeżeli zgłoszona do homologacji pokładowa oczyszczalnia ścieków może spełniać swoją rolę lub charakteryzuje się określonymi właściwościami jedynie w połączeniu z innymi modułami statku, na którym ma zostać zamontowana, oraz jeżeli w związku z tym sprawdzenie, czy spełnia ona jeden lub więcej wymogów, jest możliwe jedynie w sytuacji, gdy zgłoszona do homologacji pokładowa oczyszczalnia ścieków jest eksploatowana razem z innymi prawdziwymi lub symulowanymi modułami statku, zakres homologacji typu dla tej pokładowej oczyszczalni ścieków zostaje stosownie ograniczony. W takim przypadku w świadectwie homologacji typu dla tego typu oczyszczalni wymienia się wszelkie ograniczenia eksploatacyjne oraz wszelkie wymogi dotyczące instalacji.

Artykuł 18.04 **Zmiany w homologacji typu**

1. Właściwy organ, który wydał homologację typu, tworzy niezbędne mechanizmy, aby zapewnić sobie otrzymywanie informacji o wszelkich zmianach danych szczegółowych zawartych w pakiecie informacyjnym.
2. Wniosek o dokonanie zmiany lub przedłużenie homologacji typu kieruje się wyłącznie do właściwego organu, który wydał pierwotną homologację typu.
3. Jeżeli zmienione zostały właściwości pokładowej oczyszczalni ścieków, o których mowa w pakiecie informacyjnym, właściwy organ:
 - a) wydaje zmienione strony pakietu informacyjnego, stosownie do potrzeby, oznaczając każdą zmienioną stronę, tak aby wyraźnie wskazać charakter zmiany i datę ponownego wydania. Każdorazowo w przypadku wydawania zmienionych stron aktualizuje się także odpowiednio spis katalogowy pakietu informacyjnego załączanego do świadectwa homologacji typu;
 - b) wydaje zmienione świadectwo homologacji typu (oznaczone numerem przedłużenia), jeżeli jakkolwiek zawarta w nim informacja (wyłączając jego załączniki) została zmieniona lub jeżeli wymogi minimalne niniejszego rozdziału zostały zmienione po dacie wydania pierwotnej homologacji; Zmienione świadectwo homologacji wskazuje wyraźnie powód wprowadzenia zmian oraz datę ponownego wydania.

Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, ustali, że ze względu na dokonanie zmian w pakiecie informacyjnym uzasadnione jest przeprowadzenie nowych prób lub testów, powiadamia on o tym producenta, a wymienione wyżej dokumenty wydaje dopiero po przeprowadzeniu z pozytywnym wynikiem nowych prób lub testów.

Artykuł 18.05 **Zgodność homologacji typu**

1. Na każdej pokładowej oczyszczalni ścieków wyprodukowanej zgodnie z homologacją typu producent umieszcza oznaczenia, o których mowa w załączniku 7, część I, w tym numer homologacji typu.
2. Jeżeli homologacja typu zawiera ograniczenia eksploatacyjne, o których mowa w art. 18.03 ust. 3, do każdej wyprodukowanej jednostki producent dołącza szczegółowe informacje na temat tych ograniczeń i wszystkich wymogów montażowych.
3. Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, zwróci się do producenta ze stosownym wnioskiem, producent ten dostarcza wykaz numerów seryjnych wszystkich pokładowych oczyszczalni ścieków, które zostały wyprodukowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozdziale od ostatniego przekazanego sprawozdania lub od momentu, w którym przedmiotowe przepisy weszły w życie po raz pierwszy, w terminie 45 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego oraz niezwłocznie w każdym innym terminie określonym przez właściwy organ. W wykazie oznacza się związek między numerami seryjnymi, odpowiadającymi im typami pokładowych oczyszczalni ścieków oraz numerami homologacji typu. Ponadto wykaz zawiera także szczegółowe informacje w odniesieniu do tych typów pokładowych oczyszczalni ścieków, które posiadają homologację typu, a których produkcji producent zaprzestaje. Jeżeli właściwy organ nie zwróci się do producenta o regularne dostarczanie przedmiotowego wykazu, producent archiwizuje stosowne dane i przechowuje je przez okres co najmniej 40 lat.

Artykuł 18.06 **Sprawdzanie numerów seryjnych**

1. Właściwy organ wydający homologację typu dopilnowuje – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – aby numery seryjne pokładowych oczyszczalni ścieków wyprodukowanych zgodnie z wymogami niniejszego rozdziału były rejestrowane i sprawdzane. Może współpracować z innymi organami określonymi w niniejszym rozdziale oraz organami właściwymi państw członkowskich.
2. Dodatkowa kontrola numerów seryjnych może odbywać się w połączeniu z kontrolą zgodności produkcji, o której mowa w art. 18.07.
3. W związku ze sprawdzaniem numerów seryjnych, producent lub jego upoważnieni przedstawiciele z siedzibą w państwie członkowskim niezwłocznie dostarczają właściwemu organowi, na wniosek, wszelkie niezbędne informacje dotyczące bezpośrednich nabywców, a także numerów seryjnych tych pokładowych oczyszczalni ścieków, które zostały zgłoszone jako wyprodukowane zgodnie z art. 18.05 ust. 3.
4. Jeżeli producent nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w art. 18.05 w odpowiedzi na stosowny wniosek właściwego organu, homologacja danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków może zostać cofnięta. W takim przypadku zastosowanie ma procedura powiadamiania, o której mowa w art. 18.08 ust. 4.

Artykuł 18.07 **Zgodność produkcji**

1. Właściwy organ wydający homologację typu upewnia się z uprzednio – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – czy wprowadzono odpowiednie mechanizmy, aby zapewnić skuteczną kontrolę zgodności produkcji pod kątem wymogów zawartych w załączniku 7, część I. Może współpracować z innymi organami określonymi w niniejszym rozdziale oraz organami właściwymi państw członkowskich.
2. Właściwy organ, który wydał homologację typu, upewnia się – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – czy mechanizmy, o których mowa w ust. 1 w odniesieniu do przepisów załącznika 7, część I są nadal wystarczające oraz czy każda pokładowa oczyszczalnia ścieków, którą opatrzone numerem homologacji typu zgodnie z wymogami niniejszego rozdziału, nadal odpowiada opisowi zawartemu w świadectwie homologacji typu i załącznikach do niego dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków posiadającego homologację. Może współpracować z innymi organami określonymi w niniejszym rozdziale oraz organami właściwymi państw członkowskich.
3. Właściwy organ może uznać porównywalne testy przeprowadzone przez inne właściwe organy jako równoważne z przepisami ust. 1 i 2.

Artykuł 18.08 **Niezgodność z posiadającym homologację typem pokładowej oczyszczalni ścieków**

1. Za niezgodne z typem pokładowej oczyszczalni ścieków posiadającej homologację typu uznaje się występowanie odchyłeń od właściwości określonych w świadectwie homologacji typu lub, zależnie od okoliczności, od pakietu informacyjnego, które nie zostały zatwierdzone zgodnie z art. 18.04 ust. 3 przez właściwy organ, który wydał homologację typu.
2. Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, ustali, że pokładowe oczyszczalnie ścieków nie są zgodne z typem pokładowej oczyszczalni ścieków, dla której organ ten wydał homologację, podejmuje on niezbędne środki, aby zapewnić przywrócenie zgodności produkowanych pokładowych oczyszczalni ścieków z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków. Właściwy organ, który stwierdził występowanie niezgodności, powiadamia pozostałe właściwe organy o podjętych środkach, które mogą obejmować nawet cofnięcie homologacji typu.
3. Jeżeli właściwy organ jest w stanie wykazać, że pokładowe oczyszczalnie ścieków opatrzone numerem homologacji typu nie są zgodne z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków, może on zwrócić się do właściwego organu, który wydał homologację typu, z wnioskiem o sprawdzenie produkowanego typu pokładowej oczyszczalni ścieków pod kątem jego zgodności z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków. Działanie to musi zostać podjęte w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku.

Artykuł 18.09
Pomiary próbek losowych / Kontrola specjalna

1. Nie później niż w terminie trzech miesięcy od oddania statku pasażerskiego do eksploatacji lub, w przypadku doposażenia pokładowej oczyszczalni ścieków, od jej zainstalowania i przeprowadzenia odpowiedniej próby eksploatacyjnej, właściwy organ pobiera próbkę losową w trakcie eksploatacji statku pasażerskiego, aby sprawdzić wartości określone w art. 18.01 ust. 2 tabela 2.

Właściwy organ przeprowadza – w nieregularnych odstępach czasu – kontrole eksploatacyjne pokładowej oczyszczalni ścieków przy pomocy pomiarów próbek losowych, aby sprawdzić wartości określone w art. 18.01 ust. 2 tabela 2.

Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wartości uzyskane z pomiarów próbki losowej nie odpowiadają wartościom określonym w art. 18.01 ust. 1, tabela 2, może zażądać:

- a) usunięcia wad pokładowej oczyszczalni ścieków, tak aby zapewnić jej właściwe funkcjonowanie;
- b) przywrócenia zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków z homologacją typu; lub
- c) przeprowadzenia kontroli specjalnej zgodnie z ust. 3.

Po usunięciu niezgodności i przywróceniu zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków z homologacją typu, właściwy organ może przeprowadzić nowe pomiary próbek losowych.

Jeżeli wady nie zostały usunięte lub nie przywrócono zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków ze specyfikacją homologacji typu, właściwy organ plombuje pokładową oczyszczalnię ścieków i informuje organ inspekcyjny o konieczności dokonania stosownego wpisu w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej statku.

2. Pomiary próbek losowych przeprowadza się zgodnie ze specyfikacją zawartą w art. 18.01 ust. 2 tabela 2.
3. Jeżeli właściwy organ stwierdzi występowanie jakichkolwiek niezgodności w pokładowej oczyszczalni ścieków wskazujących na rozbieżności z homologacją typu, przeprowadza kontrolę specjalną, aby ustalić faktyczny stan pokładowej oczyszczalni ścieków w odniesieniu do modułów wymienionych w rejestrze parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków, ich kalibracji i ustawienia parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków.

Jeżeli właściwy organ dojdzie do wniosku, że pokładowa oczyszczalnia ścieków nie jest zgodna z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków, może on podjąć następujące działania:

- a) zażądać, aby
 - aa) przywrócona została zgodność pokładowej oczyszczalni ścieków; lub
 - bb) wprowadzono stosowne zmiany w homologacji typu zgodnie z przepisami art. 18.04; lub
- b) nakazać przeprowadzenie pomiarów zgodnie ze specyfikacją badania, o której mowa w załączniku 7, część IX.

Jeżeli zgodność nie zostanie przywrócona lub nie zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany w homologacji typu, lub też jeżeli z pomiarów przeprowadzonych zgodnie z lit. b) wynikać będzie jednoznacznie, że wartości graniczne określone w art.18.01 ust. 2 lit. a) tabela 1 zostały przekroczone, właściwy organ plombuje pokładową oczyszczalnię ścieków i informuje organ inspekcyjny o konieczności dokonania stosownego wpisu w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej statku.

4. Kontrola zgodnie z ust. 3 przeprowadzana jest na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków wpływających na proces

oczyszczania ścieków. Instrukcja ta jest opracowywana przez producenta i zatwierdzana przez właściwy organ. Określa ona, które moduły mają wpływ na proces oczyszczania ścieków, a także jakie ustawienia, kryteria wymiarowania i parametry należy stosować, aby zapewnić trwałe utrzymanie wartości określonych w art. 18.01 ust. 2 tabele 1 i 2. Zawiera ona co najmniej następujące informacje:

- a) specyfikację typu pokładowej oczyszczalni ścieków wraz z opisem procesu i wskazaniem, czy na dojściu do pokładowej oczyszczalni ścieków należy zainstalować wstępne odbiorniki na ścieki;
 - b) wykaz modułów odpowiadających za oczyszczanie ścieków;
 - c) opis konstrukcji i kryteria wymiarowania, specyfikacje wymiarowania i zastosowane przepisy.
 - d) schemat pokładowej oczyszczalni ścieków, na którym wskazano cechy charakterystyczne homologowanych modułów wpływających na oczyszczanie ścieków (np. numery części wchodzących w skład poszczególnych modułów).
5. Pokładowa oczyszczalnia ścieków, która została wyłączona z eksploatacji zgodnie z ust. 3 zdanie trzecie może zostać przywrócona do pracy po przeprowadzeniu kontroli specjalnej zgodnie z ust. 3 akapit pierwszy.

Artykuł 18.10 **Właściwe organy i służby techniczne**

Służby techniczne muszą spełniać europejską normę EN 17025 : 2017, z uwzględnieniem następujących warunków:

- a) producenci pokładowych oczyszczalni ścieków nie mogą zostać uznani za służby techniczne;
- b) do celów niniejszego rozdziału służba techniczna może, za zgodą właściwego organu, korzystać z urzędzeń poza własnym laboratorium.

CZĘŚĆ III PRZEPISY SZCZEGÓLNE

ROZDZIAŁ 19 PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW PASAŻERSKICH

Artykuł 19.01 Przepisy ogólne

1. Następujące przepisy nie mają zastosowania:
 - a) artykuł 3.02 ust. 1 lit. b);
 - b) artykuły 4.01 i 4.02;
 - c) artykuł 8.08 ust. 2 zdanie drugie, i ust. 7;
 - d) artykuł 10.14 ust. 3 zdanie drugie przy napięciu znamionowym powyżej 50 V.
2. Zakazuje się stosowania następujących urządzeń na statkach pasażerskich:
 - a) lamp zasilanych gazem płynnym lub paliwem płynnym zgodnie z art 15.07 ust. 3 zdanie drugie;
 - b) urządzeń wyposażonych w palniki knotowe zgodnie z art. 16.02 ust. 2 oraz ust. 3,
 - c) pieców grzewczych z palnikiem z odparowaniem oleju zgodnie z art. 16.04;
 - d) grzejników na paliwo stałe zgodnie z art. 16.07;
 - e) urządzeń na gaz płynny zgodnie z rozdziałem 17.
3. Statki bez własnego napędu nie mogą być dopuszczone do przewozu pasażerów.
4. Na statkach pasażerskich muszą znajdować się strefy przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu, zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.
5. W drodze odstępstwa od przepisów art. 7.02 ust. 2 zdanie pierwsze, strefa ograniczonej widoczności przed dziobem statku (bez ładunku, z połową zapasów i bez balastu) nie może dla sternika przekraczać dwóch długości lub 250 m w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.
6. W drodze odstępstwa od przepisów art. 7.02 ust. akapit trzeci, statek pasażerski powinien być wyposażony w odpowiednie środki pomocnicze, jeżeli nie zapewniono wystarczająco dobrej widoczności do tyłu. Jeżeli środki te nie umożliwiają dobrej widoczności w nocy, w świadectwie zdolności żeglugaowej w pkt 52 należy wpisać odpowiednie ograniczenie.

Artykuł 19.02 Kadłub

1. Podczas inspekcji okresowych grubość poszycia stalowych statków pasażerskich ustala się jak następuje:
 - a) minimalną grubość t_{min} elementów poszycia dna, zęzy i burt na statkach pasażerskich określa się jako większą z następujących wartości:
$$t_{1min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} [mm];$$
$$t_{2min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} [mm].$$

we wzorach:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

a = wzdłużny lub poprzeczny odstęp wręgowy (mm), jeśli odstęp wręgowy jest mniejszy niż 400 mm, przyjmuje się $a = 400$ mm;

- b) dopuszcza się stosowanie poszycia o grubości mniejszej niż wartość minimalna określona zgodnie z lit. a), jeżeli wystarczająca wytrzymałość (wzdłużna, poprzeczna i miejscowa) kadłuba statku została określona i poświadczona obliczeniowo;
 - c) w żadnej części poszycia grubość obliczona zgodnie z lit. a) lub b) nie może być mniejsza niż 3 mm;
 - d) jeżeli grubość elementów poszycia dna, zęży i burt zmniejszy się poniżej wartości minimalnej określonej zgodnie z lit. a) lub b), wraz z lit. c), należy przeprowadzić remont poszycia.
2. Liczbę i usytuowanie grodzi należy wybrać tak, aby w razie zalania statek zachowywał pływalność zgodnie z art. 19.03, ust. 7–13. Każda część konstrukcji wewnętrznej, która ma wpływ na skuteczność podziału statku, musi być wodoszczelna i zaprojektowana w sposób zapewniający nienaruszalność podziału.
 3. W celu ustalenia położenia grodzi zderzeniowej i grodzi rufowej, stosuje się przepisy art. 3.03 ust. 1, przy czym wykorzystaną wartością referencyjną będzie długość wodnicy L_{WL} a nie długość.
 4. Gródź poprzeczna może być wyposażona we wnękę grodziową, jeśli wszystkie części tej wnęki znajdują się w obszarze bezpiecznym.
 5. Grodzie uwzględnione przy obliczeniach dotyczących właściwości statku w warunkach zalania zgodnie z art. 19.03 ust. 7–13 muszą być wodoszczelne i sięgać aż do pokładu grodziowego. W przypadku braku pokładu grodziowego grodzie muszą sięgać do wysokości co najmniej 20 cm ponad linią graniczną.
 6. Liczba otworów w grodziach musi być ograniczona do minimum odpowiadającego typowi konstrukcji i normalnym warunkom eksploatacji statku. Otwory i przepusty nie mogą mieć negatywnego wpływu na wodoszczelność grodzi.
 7. Grodzie zderzeniowe nie mogą posiadać otworów ani drzwi.
 8. Grodzie oddzielające maszynownię od stref dla pasażerów lub pomieszczeń dla załogi i personelu pokładowego nie mogą posiadać drzwi.
 9. Drzwi w grodziach, o których mowa w ust. 5, otwierane ręcznie bez zdalnego sterowania, mogą być stosowane tylko poza strefą dla pasażerów. Drzwi muszą:
 - a) pozostawać stale zamknięte i być otwierane tylko chwilowo, aby umożliwić przejście;
 - b) być wyposażone w odpowiednie urządzenia do szybkiego i bezpiecznego zamykania;
 - c) posiadać napisy po obu stronach:

„Zamykać niezwłocznie po przejściu”.
 10. Drzwi w grodziach, o których mowa w ust. 5, które pozostają otwarte przez dłuższy czas, muszą odpowiadać następującym wymogom:
 - a) muszą umożliwiać zamknięcie bezpośrednio z obu stron grodzi i z łatwo dostępnego miejsca powyżej pokładu grodziowego;

- b) po zdalnym zamknięciu musi być możliwe ich ponowne bezpośrednie otwieranie i bezpieczne zamykanie. Zamykania nie może w szczególności utrudniać wykładzina lub listwa przypodłogowa;
 - c) czas zdalnego zamykania drzwi nie może być krótszy niż 30 sekund ani dłuższy niż 60 sekund;
 - d) podczas zamykania musi uruchamiać się przy drzwiach automatyczny alarm akustyczny;
 - e) należy zapewnić funkcjonowanie mechanizmu drzwi i alarmu niezależne od zasilania pokładowego. W punkcie zdalnego sterowania musi znajdować się urządzenie wskazujące, czy drzwi są otwarte, czy zamknięte.
11. Drzwi w grodziach, o których mowa w ust. 5, oraz ich urządzenia muszą znajdować się w obszarze bezpiecznym.
 12. W sterówce musi znajdować się urządzenie ostrzegające, sygnalizujące, które drzwi w grodziach, o których mowa w ust. 5, są otwarte.
 13. Rury z otwartym wylotem i przewody wentylacyjne należy instalować w taki sposób, aby w razie zalania nie było możliwe zalanie tą drogą dalszych pomieszczeń lub zbiorników.
 - a) W przypadku gdy między przedziałami istnieje otwarte połączenie rurami lub przewodami wentylacyjnymi, takie rury i przewody należy prowadzić w stosownym miejscu powyżej uszkodzonego poziomu zalania w najbardziej niekorzystnym przypadku.
 - b) Rury nie muszą spełniać wymogu określonego w lit. a), jeśli w miejscu ich przejścia przez grodzie znajdują się urządzenia odcinające, które mogą być sterowane zdalnie z punktu położonego powyżej pokładu grodziowego.
 - c) Jeżeli system rur nie posiada otwartego wylotu w danym przedziale, uznaje się, iż system ten nie zostanie naruszony podczas uszkodzenia przedziału, jeśli przebiega przez obszar bezpieczny i w odległości większej niż 0,50 m od dna statku.
 14. Urządzenia zdalnego sterowania drzwiami grodzi, o których mowa w ust. 10, i urządzenia odcinające, o których mowa w ust. 13 lit. b), znajdujące się powyżej pokładu grodziowego, muszą być oznaczone w widoczny sposób, pozwalający na ich identyfikację.
 15. Tam gdzie zastosowano dno podwójne, odległość między dnem zewnętrznym a wewnętrznym nie może być mniejsza niż 0,60 m, a tam gdzie zastosowano podwójne burty, odległość między burtą wewnętrzną a wewnętrzną nie może być mniejsza niż 0,60 m.
 16. Okna mogą być umieszczane poniżej linii granicznej, jeśli są wodoszczelne, nieotwieralne, wystarczająco wytrzymałe i spełniają wymogi art. 19.06 ust. 14.

Artykuł 19.03 **Stateczność**

1. Wnioskodawca musi udowodnić, na podstawie obliczeń opartych na wynikach zastosowania normy dotyczącej stateczności, że stateczność statku jest w stanie nieuszkodzonym jest właściwa. Wszelkie obliczenia należy przeprowadzać bez uwzględniania przegłębienia i tonięcia. Dane dotyczące statku bez ładunku uwzględniane przy obliczaniu stabilności muszą być ustalane na podstawie próby przechyłu.

2. Stateczność statku w stanie nieuszkodzonym należy wykazać przy następujących standardowych warunkach obciążenia:
- przy rozpoczęciu podróży:
100 % pasażerów, 98 % paliwa i wody słodkiej, 10 % ścieków;
 - podczas podróży:
100 % pasażerów, 50 % paliwa i wody słodkiej, 50 % ścieków;
 - przy zakończeniu podróży:
100 % pasażerów, 10 % paliwa i wody słodkiej, 98 % ścieków;
 - statek pusty:
bez pasażerów, 10 % paliwa i wody pitnej, bez ścieków.

Dla wszystkich standardowych warunków obciążenia należy przyjąć, że zbiorniki balastowe są puste lub pełne, stosownie do ich zwykłego przeznaczenia.

Ponadto wymóg ust. 3 lit. d) musi być spełniony przy następujących warunkach obciążenia:

100 % pasażerów, 50 % paliwa i wody słodkiej, 50 % ścieków, wszelkie zbiorniki innych płynów, w tym balastowe, wypełnione w 50 %.

3. Dowód rachunkowy wystarczającej stateczności statku w stanie nieuszkodzonym przeprowadza się przy następujących założeniach dotyczących stateczności w stanie nieuszkodzonym i przy standardowych warunkach obciążeniowych wymienionych w ust. 2 lit. a)–d):
- maksymalne ramię prostujące h_{max} występuje przy kącie przechyłu $\varphi_{max} \geq (\varphi_{mom} + 3^\circ)$ i nie może być mniejsze niż 0,20 m. Niemniej, jeżeli $\varphi_f < \varphi_{max}$ ramię prostujące przy kącie zalewania φ_f nie może być mniejsze niż 0,20 m;
 - kąt zalewania φ_f nie może być mniejszy niż $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$;
 - obszar A pod krzywą ramienia prostującego musi osiągać, w zależności od φ_f oraz φ_{max} , następujące wartości:

Przypadek			A
1	$\varphi_{max} \leq 15^\circ$ lub $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m · rad do mniejszego z kątów φ_{max} lub φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$	$\varphi_{max} \leq \varphi_f$	0,035 + 0,001 · (30 – φ_{max}) m · rad do kąta φ_{max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{max} > \varphi_f$	0,035 + 0,001 · (30 – φ_f) m · rad do kąta φ_f
4	$\varphi_{max} \geq 30^\circ$ i $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m · rad do kąta $\varphi = 30^\circ$

gdzie:

h_{max} maksymalne ramię prostujące;

φ kąt przechyłu;

φ_f kąt zalewania, czyli kąt przechyłu, przy którym otwory w kadłubie, w nadbudówce lub pokładówce, które nie mogą być zamknięte w sposób zabezpieczający przed warunkami atmosferycznymi, są zanurzone;

φ_{mom} maksymalny kąt przechyłu zgodnie z lit. e);

φ_{max} kąt przechyłu, przy którym występuje maksymalne ramię prostujące;

A obszar poniżej krzywej ramienia prostującego;

- d) początkowa wysokość metacentryczna, GM_o , skorygowana o efekt powierzchni swobodnych w zbiornikach płynów, nie może być mniejsza niż 0,15 m;
- e) w żadnym z następujących dwóch przypadków kąt przechyłu φ_{mom} nie może nigdy przekraczać 12° :
- aa) pod działaniem momentu przechylającego wywołanego przez pasażerów i wiatr zgodnie z ust. 4 i 5;
- bb) pod działaniem momentu przechylającego wywołanego przez pasażerów i zwrot statku zgodnie z ust. 4 i 6;
- f) pod działaniem momentu przechylającego wywołanego przez pasażerów, wiatr i zwrot statku, zgodnie z ust. 4, 5 i 6, pozostała wolna burta nie może być mniejsza niż 0,20 m;
- g) w przypadku statków z oknami lub innymi otworami w kadłubie, które nie są wodoszczelne, usytuowanymi poniżej pokładu grodziowego, pod działaniem trzech momentów przechylających, o których mowa w lit. f), pozostały prześwit bezpieczny musi wynosić co najmniej 0,10 m.
4. Moment przechylający wynikający z koncentracji osób przy jednej burcie M_p oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

P = całkowita masa osób na pokładzie w [t], obliczana jest poprzez dodanie maksymalnej dopuszczalnej liczby pasażerów i maksymalnej liczby personelu pokładowego i załogi przy standardowych warunkach eksploatacyjnych, przy założeniu średniej masy na osobę wynoszącej 0,075 t;

y = poprzeczna odległość środka masy całkowitej osób P od linii środkowej w [m];

g = przyspieszenie ziemskie ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$);

P_i = masa osób skoncentrowanych na obszarze A_i ;

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

gdzie:

A_i = obszar zajęty przez osoby w [m²];

n_i = liczba osób na metr kwadratowy:

$n_i = 3,75$ dla obszarów wolnego pokładu z ruchomym wyposażeniem; dla obszarów pokładu z mocowanym na stałe wyposażeniem, takim jak ławki, n_i oblicza się przy założeniu, że na osobę przypada 0,50 m szerokości i 0,75 m głębokości siedzenia;

y_i = poprzeczna odległość geometrycznego środka obszaru A_i od linii środkowej [m].

Obliczenie przeprowadza się dla koncentracji osób zarówno po stronie prawej, jak i lewej burty.

Do obliczeń przyjmuje się rozmieszczenie osób w najbardziej niekorzystnym przypadku z punktu widzenia stateczności. Przy obliczaniu momentu wynikającego z koncentracji osób kabiny uznaje się za puste.

Do obliczeń w różnych warunkach obciążeniowych przyjmuje się, że środek ciężkości osoby jest położony 1 m powyżej najniższego punktu danego pokładu przy $0,5 L_{WL}$, nie uwzględniając krzywizny pokładu i zakładając masę ciała wynoszącą 0,075 t.

W celu uniknięcia szczegółowych obliczeń obszarów pokładu zajętych przez osoby, można przyjąć następujące wartości:

$P = 1,1 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ dotyczy statków wycieczkowych

$1,5 \cdot F_{max} \cdot 0,075$ dotyczy statków kabinowych

gdzie

F_{max} = maksymalna dopuszczalna liczba pasażerów na pokładzie

$y = B/2$ in [m].

5. Moment wywołany obciążeniem wiatrem M_w oblicza się następująco:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot \left(L_w + \frac{T}{2} \right) [kNm]$$

gdzie:

p_w = obciążenie wiatrem wynoszące 0,25 kN/m²;

A_w = powierzchnia boczna kadłuba statku powyżej poziomu zanurzenia w danych warunkach obciążeniowych w [m²];

l_w = odległość środka ciężkości powierzchni bocznej kadłuba A_w od poziomu zanurzenia w danych warunkach obciążeniowych w [m].

Przy obliczaniu płaszczyzny bocznej uwzględnia się planowaną obudowę pokładu daszkami i podobnymi ruchomymi instalacjami.

6. Moment wywołany siłą odśrodkową M_{dr} , spowodowaną zwrotem statku oblicza się następująco:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot \frac{D}{L_{WL}} \cdot \left(KG - \frac{T}{2} \right) [kNm]$$

gdzie:

C_{dr} = współczynnik równy 0,45;

C_B = pełnotliwość konstrukcyjna (jeśli nieznana, należy przyjąć jako 1,0);

v = maksymalna prędkość statku w [m/s];

KG = odległość pomiędzy środkiem masy a górną krawędzią stępki w [m].

W przypadku statków pasażerskich z układami napędowymi, o których mowa w art. 6.06, wartość M_{dr} określa się metodą prób na statkach naturalnej wielkości lub modelach lub na podstawie odpowiednich obliczeń.

7. Wnioskodawca zobowiązany jest wykazać na podstawie obliczeń, iż stateczność statku w przypadku zalania jest właściwa. Ostateczny stan zalewania należy obliczyć na podstawie metody "pływalności utraconej", a pośredni stan zalewania należy obliczyć na podstawie metody "masy dodanej". Wszelkie obliczenia należy przeprowadzać bez uwzględniania przegłębienia i tonięcia.
8. Pływalność statku w przypadku zalania wykazuje się przy standardowych warunkach obciążeniowych określonych w ust. 2. Konieczne jest przy tym przeprowadzenie rachunkowego dowodu właściwej stateczności dla trzech faz zalania (25 %, 50 % i 75 % stanu w końcowej fazie zalania) i końcowej fazy zalania.

9. Statki pasażerskie muszą spełniać wymogi statusu jednoprzediałowego i dwuprzediałowego.

Przyjmuje się następujące założenia dotyczące rozmiaru zalania:

	Status jednoprzediałowy	Status dwuprzediałowy
Wymiary uszkodzenia bocznego		
wzdłużne l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 2,25 m
poprzeczne b [m]	B/5	0,59
pionowe h [m]	Od dna statku w górę bez ograniczenia	
Wymiary uszkodzenia dna		
wzdłużne l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 2,25 m
poprzeczne b [m]	B/5	
pionowe h [m]	0,59; system rur instalowany zgodnie z art. 19.02 ust. 13 lit. c) uznaje się za nienaruszony	

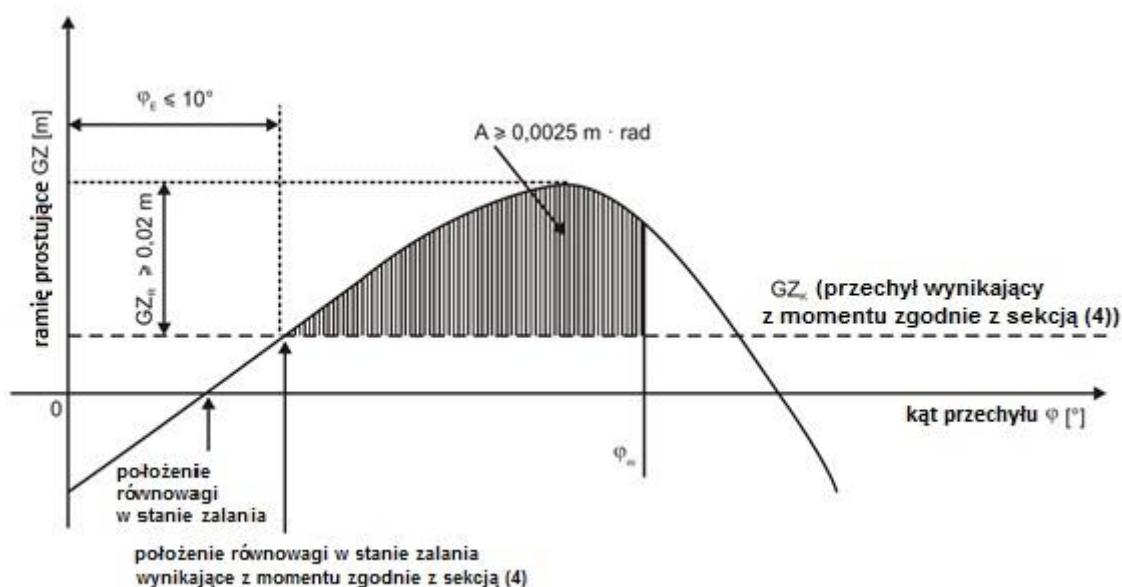
- W przypadku statusu jednoprzediałowego grodzie uznaje się za nienaruszone, jeśli odległość pomiędzy dwiema sąsiednimi grodziami jest większa niż długość uszkodzenia. Grodzie wzdłużne znajdujące się w odległości mniejszej niż B/3 od poszycia zewnętrznego mierzonej prostopadłe do linii środkowej na poziomie maksymalnego zanurzenia nie są brane pod uwagę podczas obliczeń. Wnękę grodziową w grodzi poprzecznej dłuższej niż 2,50 m uznaje się za przegrodę wzdłużną.
- W przypadku statusu dwuprzediałowego każdą gródź znajdującą się w obrębie uszkodzenia uznaje się za uszkodzoną. Oznacza to, że grodzie muszą być zlokalizowane w sposób zapewniający zachowanie pływalności statku pasażerskiego w przypadku zalania dwóch lub większej liczby sąsiadujących ze sobą wzdłuż osi statku przedziałów.
- Najniższy punkt każdego otworu niezapewniającego wodoszczelności (np. drzwi, okien, luków) musi znajdować się co najmniej 0,10 m powyżej poziomu wody w końcowej fazie zalania. Pokład grodziowy nie może być zanurzony w końcowej fazie zalania.
- Przyjmuje się, że stopień zatapialności przedziałów wynosi 95 %. Jeśli obliczenia wykażą, że przeciętny stopień zatapialności przedziału wynosi mniej niż 95 %, można przyjąć zamiast tej liczby obliczoną wartość.

Przyjęte wartości nie mogą być mniejsze niż:

Pomieszczenia mieszkalne	95 %
Maszynownie i kotłownie	85 %
Pomieszczenia bagażowe i składy	75 %
Dna podwójne, zbiorniki paliwa, balastowe i inne, w zależności od tego, czy zgodnie z ich przeznaczeniem, należy przyjąć, że podczas pływania statku przy maksymalnym zanurzeniu muszą być pełne czy puste	0 % lub 95 %

- W przypadku gdy uszkodzenie o mniejszych rozmiarach, niż określono wyżej, powoduje bardziej dotkliwe skutki związane z przechyłami lub utratą wysokości metacentrycznej, należy je uwzględnić w obliczeniach.

10. Dla wszystkich pośrednich faz zalania, o których mowa w ust. 8, należy stosować następujące kryteria:
- kąt przechyłu φ dla położenia równowagi w każdej z faz pośrednich nie może przekraczać 15° .
 - przy przechyle wykraczającym poza położenie równowagi w każdej z faz pośrednich krzywa ramienia prostującego musi wykazywać w części dodatniej wartość ramienia prostującego $GZ \geq 0,02 \text{ m}$ przed zalaniem pierwszego niezabezpieczonego otworu lub osiągnięciem kąta przechyłu φ wynoszącego 25° .
 - otwory niezapewniające wodoszczelności nie mogą zostać zalane, zanim przechył osiągnie położenie równowagi w każdej z faz pośrednich.
 - Obliczenie efektu wolnej powierzchni we wszystkich pośrednich fazach zalania opiera się na powierzchni całkowitej uszkodzonych przedziałów.
11. W końcowej fazie zalania muszą być spełnione następujące kryteria dotyczące momentu przechylającego, o którym mowa w ust. 4:
- kąt przechyłu φ_E nie może przekroczyć 10° .
 - przy przechyle wykraczającym poza położenie równowagi krzywa ramienia prostującego musi wykazywać w części dodatniej wartość ramienia prostującego $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$ i wyznaczać obszar $A \geq 0,0025 \text{ m} \cdot \text{rad}$. Te minimalne parametry stateczności muszą być utrzymywane do czasu zalania pierwszego niezabezpieczonego otworu, a w każdym przypadku przed osiągnięciem kąta przechyłu 25° .



gdzie:

- φ_E jest kątem przechyłu w końcowym stadium zalewania z uwzględnieniem momentu zgodnie z częścią 4;
- φ_m należy przyjmować jako kąt zachowania stateczności u lub kąt zanurzenia pierwszego nieosłoniętego otworu lub 25° ; w zależności od tego, która wartość jest mniejsza;
- GZ_R jest pozostałą dźwignią prostującą w końcowej fazie zalania, biorąc pod uwagę moment zgodnie z częścią 4;
- GZ_K jest przechylem wynikającym z momentu zgodnie z częścią 4.

- c) otwory niezapewniające wodoszczelności nie mogą zostać zalane przed osiągnięciem stanu równowagi. W przypadku gdy otwory takie zostają zalane przed osiągnięciem tego stanu, pomieszczenia, z którymi są połączone, należy uznać za zalane i uwzględnić w obliczeniach dotyczących stateczności w przypadku zalania.
12. Urządzenia zamykające, które muszą umożliwiać wodoszczelne zamknięcie, należy stosownie oznaczyć.
13. W przypadku gdy stosowane są otwory przelewowe, aby ograniczyć zalanie asymetryczne, muszą być spełnione następujące warunki:
- obliczenia dotyczące przepływów poprzecznych należy przeprowadzać zgodnie z rezolucją IMO A.266 (VIII)¹;
 - muszą działać samoczynnie;
 - nie mogą być wyposażone w urządzenia zamykające;
 - całkowity czas na wyrównanie nie może przekraczać 15 minut.

Artykuł 19.04 ***Prześwit bezpieczny i wolna burta***

1. Prześwit bezpieczny musi być co najmniej równy sumie:
- dodatkowego zanurzenia bocznego, mierzonego na poszyciu zewnętrznym, powstającego w wyniku dopuszczalnego przechyłu, o którym mowa w art. 19.03 ust. 3 lit. e; oraz
 - pozostałego prześwitu bezpiecznego, o którym mowa w art. 19.03 ust. 3 lit. g.

W przypadku statków bez pokładu grodziowego, prześwit bezpieczny musi wynosić co najmniej 0,50 m.

2. Wolna burta musi być co najmniej równa sumie:
- dodatkowego zanurzenia bocznego, mierzonego na poszyciu zewnętrznym, powstającego w wyniku przechyłu, o którym mowa w art. 19.03 ust. 3 lit. e); oraz
 - pozostałej wolnej burty, o której mowa w art. 19.03 ust. 3 lit. f).

Jednakże wolna burta musi wynosić co najmniej 0,30 m.

3. Poziom maksymalnego zanurzenia należy ustalić w sposób zapewniający zachowanie prześwitu bezpiecznego zgodnie z ust. 1, wolnej burty zgodnie z ust. 2 i spełnienie przepisów art. 19.02–19.03.
4. Ze względów bezpieczeństwa organ inspekcyjny może ustalić większy prześwit bezpieczny lub wyższą wolną burtę.

Artykuł 19.05 ***Największa dopuszczalna liczba pasażerów***

1. Organ inspekcyjny ustala największą dopuszczalną liczbę pasażerów i wprowadza tę liczbę do świadectwa zdolności żeglujowej.
2. Największa dopuszczalna liczba pasażerów nie może przekraczać żadnej z następujących wartości:
- liczby pasażerów, dla których określono obszar ewakuacji zgodnie z art. 19.06 ust. 8;
 - liczby pasażerów, którą uwzględniono przy obliczaniu stateczności zgodnie z art. 19.03;

¹ Rezolucja IMO A.266 (VIII) przyjęta dn. 20 listopada 1973 r. – Zalecenie w sprawie standardowej metody przestrzegania wymogów urządzeń do zalania krzyżowego na statkach pasażerskich.

- c) liczby dostępnych koi dla pasażerów na statkach z kabinami, wykorzystywanych do rejsów obejmujących nocleg.
3. W przypadku statków kabinowych, które są również wykorzystywane jako statki wycieczkowe, należy obliczyć i wprowadzić do świadectwa zdolności żeglugowej liczbę pasażerów odnoszącą się do wykorzystania statku w charakterze statku wycieczkowego i statku kabinowego.
4. Największa dopuszczalna liczba pasażerów musi być podana w sposób czytelny na tablicach informacyjnych umieszczonych w widocznym miejscu na pokładzie statku.

Artykuł 19.06 ***Pomieszczenia i strefy dla pasażerów***

1. Pomieszczenia dla pasażerów muszą być:
- a) na wszystkich pokładach, usytuowane za grodzią zderzeniową i w przypadku gdy są usytuowane poniżej pokładu grodziowego, przed grodzią skrajnika rufowego ; oraz
 - b) odseparowane od maszynowni i kotłowni w sposób gazoszczelny.
- Powierzchnie pokładów, które są otoczone daszkami lub podobnymi ruchomymi instalacjami nie tylko powyżej, ale także częściowo lub w całości z boku, muszą spełniać te same wymagania co zamknięte pomieszczenia pasażerskie.
2. Szafki i pomieszczenia, o których mowa w art. 14.13, przeznaczone do składowania łatwopalnych cieczy muszą znajdować się poza strefą pasażerską.
3. Liczba i szerokość wyjść z pomieszczeń dla pasażerów muszą spełniać następujące wymogi:
- a) pomieszczenia lub grupy pomieszczeń przeznaczone lub wyposażone dla 30 lub więcej osób lub wyposażone w koje dla 12 lub więcej pasażerów muszą mieć co najmniej dwa wyjścia. Na statkach wycieczkowych jedno z tych wyjść może być zastąpione dwoma wyjściami awaryjnymi. Pomieszczenia, z wyjątkiem kabin, oraz grupy pomieszczeń, które mają tylko jedno wyjście, powinny mieć co najmniej jedno wyjście awaryjne.
 - b) w przypadku gdy pomieszczenia są usytuowane poniżej pokładu grodziowego, jednym z wyjść mogą być wodoszczelne drzwi grodziowe, o których mowa w art. 19.02 ust. 10, prowadzące do sąsiedniego przedziału posiadającego bezpośredni dostęp na wyżej położony pokład. To drugie wyjście musi prowadzić bezpośrednio lub, jeżeli jest to dopuszczalne zgodnie z lit. a), jako wyjście awaryjne na pokład grodziowy lub na zewnątrz. Niniejszy wymóg nie odnosi się do indywidualnych kabin.
 - c) wyjścia, o których mowa w lit. a) i b), muszą być odpowiednio umieszczone i posiadać wolną szerokość co najmniej 0,80 m i wolną wysokość co najmniej 2,00 m. W przypadku drzwi kabin pasażerskich i innych małych pomieszczeń, wolna szerokość może być zmniejszona do 0,70 m.
 - d) w przypadku pomieszczeń lub grup pomieszczeń przeznaczonych dla więcej niż 80 pasażerów suma szerokości wszystkich wyjść przeznaczonych dla pasażerów jako wyjścia awaryjne musi wynosić co najmniej 0,01 m na pasażera.
 - e) jeśli łączną szerokość wyjść określa się według liczby pasażerów, szerokość każdego wyjścia musi wynosić co najmniej 0,005 m na pasażera.

- f) najkrótszy bok wyjść awaryjnych musi mieć długość co najmniej 0,60 m lub średnicę co najmniej 0,70 m. Wyjścia muszą być otwierane w kierunku ewakuacji i być oznaczone po obu stronach.
 - g) wyjścia z pomieszczeń przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 0,90 m. Wejścia standardowo przeznaczone do wejść na statek lub zejść ze statku dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 1,50 m.
4. Drzwi pomieszczeń pasażerskich muszą spełniać następujące wymogi:
- a) drzwi, z wyjątkiem drzwi prowadzących do korytarzy łączących, muszą być otwierane na zewnątrz lub mieć konstrukcję przesuwną.
 - b) drzwi kabinowe muszą być zaprojektowane w sposób umożliwiający otwarcie w każdym momencie również z zewnątrz.
 - c) drzwi uruchamiane mechanicznie muszą umożliwiać łatwe otwieranie w przypadku braku zasilania mechanizmu.
 - d) drzwi przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą zapewniać od strony, z której drzwi są otwierane, minimalny prześwit wynoszący 0,60 m między krawędzią wewnętrzną ościeżnicy po stronie zamka a sąsiadującą ścianą prostopadłą do płaszczyzny drzwi.
5. Korytarze łączące muszą spełniać następujące wymogi:
- a) muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 0,80 m lub, jeśli prowadzą do pomieszczeń przeznaczonych dla więcej niż 80 pasażerów, muszą spełniać wymogi przepisów określonych w ust. 3 lit. d) i lit. e) w zakresie szerokości wyjść prowadzących do korytarzy łączących.
 - b) ich wolna wysokość nie może być mniejsza niż 2,00 m.
 - c) korytarze łączące przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą posiadać wolną szerokość wynoszącą co najmniej 1,30 m. Korytarze łączące o szerokości ponad 1,50 m muszą być wyposażone w poręcze po obu stronach.
 - d) jeżeli do pomieszczenia przeznaczonego dla pasażerów prowadzi tylko jeden korytarz łączący, jego wolna szerokość musi wynosić co najmniej 1,00 m.
 - e) korytarze łączące nie mogą posiadać stopni.
 - f) muszą one prowadzić wyłącznie na otwarte pokłady, do pomieszczeń lub na schody.
 - g) ślepe korytarze w obrębie korytarzy łączących nie mogą być dłuższe niż dwa metry.
6. Dodatkowo do przepisów ust. 5, drogi ewakuacyjne muszą spełniać następujące wymogi:
- a) układ schodów, wyjść i wyjść awaryjnych musi zapewniać w przypadku pożaru w jakimkolwiek pomieszczeniu możliwość opuszczenia wszystkich pozostałych pomieszczeń.
 - b) drogi ewakuacyjne muszą prowadzić najkrótszą trasą do stref ewakuacji, o których mowa w ust. 8.
 - c) drogi ewakuacyjne nie mogą prowadzić przez maszynownie lub kuchnie.
 - d) na drodze ewakuacyjnej nie mogą być mocowane jakiegokolwiek stopnie ścienne z pręta, drabiny itp.
 - e) drzwi prowadzące do dróg ewakuacyjnych muszą mieć budowę nieograniczającą minimalnej szerokości drogi ewakuacji, o której mowa w ust. 5 lit. a) lub lit. d).
 - f) drogi ewakuacyjne i wyjścia awaryjne muszą być czytelnie oznaczone. Oznaczenia muszą być oświetlone przez oświetlenie awaryjne.
7. Drogi ewakuacyjne i wyjścia awaryjne muszą posiadać odpowiedni system instrukcji bezpieczeństwa.

8. Dla wszystkich osób na pokładzie muszą być wyznaczone miejsca zbiórki, spełniające następujące wymogi:
- minimalna łączna powierzchnia miejsc zbiórki A_S odpowiada do najmniej poniższej wartości:
statki wycieczkowe: $A_S = 0,35 \cdot F_{max} [m^2]$
statki kabinowe: $A_S = 0,45 \cdot F_{max} [m^2]$
gdzie:
 F_{max} = największa dopuszczalna liczba pasażerów na pokładzie.
 - powierzchnia każdego miejsca zbiórki lub ewakuacji musi być większa niż 10 m².
 - w miejscach zbiórki nie mogą znajdować się elementy wyposażenia ruchomego ani mocowanego.
 - w przypadku gdy w pomieszczeniu przeznaczonym na miejsce zbiórki znajduje się element wyposażenia ruchomego, należy zabezpieczyć go przed przemieszczaniem się.
 - jeśli w pomieszczeniu przeznaczonym na miejsce zbiórki znajdują się mocowane na stałe miejsca do siedzenia, liczby osób, dla których są one przeznaczone można nie uwzględniać podczas obliczania łącznej powierzchni miejsc zbiórki zgodnie z lit. a). Jednak liczba osób, dla których uwzględniono mocowane na stałe miejsca do siedzenia w określonym pomieszczeniu, nie może przewyższać liczby osób, dla których przeznaczone jest miejsce zbiórki w tym pomieszczeniu
 - sprzęt ratowniczy musi być łatwo dostępny ze stref ewakuacji.
 - bezpieczna ewakuacja ludzi ze stref ewakuacji musi być możliwa z obu stron statku.
 - miejsca zbiórek muszą być usytuowane powyżej linii granicznej.
 - miejsca zbiórek i ewakuacji muszą być wskazane w planie bezpieczeństwa i oznaczone na pokładzie statku.
 - przepisy lit. d) i e) odnoszą się również do wolnych pokładów, na których wyznaczono miejsca zbiórki.
 - w przypadku gdy na pokładzie znajduje się zbiorowy sprzęt ratowniczy, o którym mowa w art. 19.09 ust. 5, liczby osób, dla których jest przeznaczony, można nie uwzględniać w obliczeniu łącznej powierzchni miejsc zbiórki wymienionych w lit. a);).
 - jednak we wszystkich przypadkach, w których dokonano zmniejszenia zgodnie z lit. e), j) i k), łączna powierzchnia, o której mowa w lit. a), musi być wystarczająca dla co najmniej 50 % największej dopuszczalnej liczby pasażerów.
9. Schody i ich podesty w strefie pasażerskiej muszą spełniać następujące wymogi:
- muszą być zbudowane zgodnie z normą europejską EN 13056: 2000.
 - muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 0,80 m lub, jeśli prowadzą do korytarzy łączących lub schodów używanych przez więcej niż 80 pasażerów, co najmniej 0,01 m na pasażera.
 - muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 1,00 m w przypadku, gdy stanowią wyłączny dostęp do pomieszczenia przeznaczonego dla pasażerów.
 - tam gdzie do danego pomieszczenia nie prowadzą co najmniej jedne schody z każdej strony statku, schody muszą znajdować się w obszarze bezpiecznym.
 - ponadto schody przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą spełniać następujące wymogi:
 - nachylenie schodów nie może przekraczać 38°;
 - schody muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 0,90 m;

- cc) schody spiralne są niedozwolone;
 - dd) schody nie mogą biec poprzecznie do osi statku;
 - ee) poręcze schodów muszą wychodzić w rzucie poziomym o 0,30 m poza szczyt i dół schodów, nie blokując przy tym przejścia;
 - ff) poręcze, przednie krawędzie co najmniej pierwszego i ostatniego stopnia, jak również podłoga po obu końcach schodów muszą być oznaczone wyróżniającym się kolorem.
- Windy przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu oraz urządzenia dźwigowe, takie jak ruchome schody lub podnośniki, muszą być zaprojektowane zgodnie ze stosowną normą lub rozporządzeniem jednego z państw członkowskich.
10. Części pokładu przeznaczone dla pasażerów, które nie są ogrodzone, muszą spełniać następujące wymogi:
- a) muszą być ogrodzone mocowanym nadburciem o wysokości co najmniej 1,00 m lub barierką zgodną z europejską normą EN 711: 2016, typ konstrukcji PF, PG lub PZ. Nadburcia i barierki pokładu przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą mieć wysokość co najmniej 1,10 m.
 - b) musi istnieć możliwość zabezpieczenia otworów i urządzeń przeznaczonych do wejścia lub zejścia ze statku, jak również otworów przeznaczonych do załadunku lub rozładunku, a ich wolna szerokość musi wynosić co najmniej 1,00 m. Otwory przeznaczone zwykle do wejścia i zejścia ze statku osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą mieć wolną szerokość co najmniej 1,50 m.
 - c) w przypadku gdy otwory lub urządzenia przeznaczone do wejścia lub zejścia ze statku nie są widoczne ze sterówki, muszą być zainstalowane optyczne lub elektroniczne urządzenia pomocnicze.
11. Musi istnieć możliwość zabezpieczenia przed wstępem osób nieupoważnionych do części statku nieprzeznaczonych dla pasażerów, w szczególności do miejsc z dostępem do sterowni, wciągarek i maszynowni. Przy każdym takim miejscu dostępu musi być umieszczony w widocznym miejscu symbol wg rys. 1 załącznika 4.
12. Schodnie muszą być zaprojektowane zgodnie z europejską normą EN 14206: 2003. W drodze odstępstwa od art. 13.02 ust. 2 lit. d) ich długość może być mniejsza niż 4 m.
13. Obszary komunikacyjne przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą mieć wolną szerokość co najmniej 1,30 m i nie mogą posiadać progów ani zrębnic o wysokości większej niż 0,025 m. Ściany w obszarach komunikacyjnych przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu muszą być wyposażone w poręcze na wysokości 0,90 m nad podłogą.
14. Drzwi i ściany szklane w obszarach komunikacyjnych, jak i szyby okienne muszą być wykonane ze szkła hartowanego lub klejonego. Jeśli pozwalają na to wymogi ochrony pożarowej, mogą również być wykonane z materiału syntetycznego pod warunkiem zgodności z wymogami przeciwpożarowymi.

Przeszklone drzwi i ściany dochodzące do podłogi w obszarach komunikacyjnych muszą być w widoczny sposób oznaczone.

15. Nadbudówki zbudowane całkowicie z szyb panoramicznych lub posiadające dach wykonany z takich szyb, schronienia stworzone przez daszki lub podobne ruchome urządzenia wraz z ich konstrukcją wsporczą, mogą być budowane wyłącznie w taki sposób, aby w przypadku uszkodzenia ich konstrukcji i zastosowanych materiałów nie stwarzały ryzyka odniesienia obrażeń przez osoby znajdujące się na statku.
16. Instalacje wody pitnej muszą co najmniej spełniać wymogi określone w art. 15.05.
17. Należy zapewnić toalety dla pasażerów. Co najmniej jedna toaleta musi być przystosowana do użytku osób z dysfunkcją narządu ruchu, zgodnie ze stosowną normą lub rozporządzeniem jednego z państw członkowskich, i być dostępna z obszarów przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu.
18. Kabiny bez otwieralnych okien muszą być podłączone do instalacji wentylacyjnej.
19. Analogicznie, pomieszczenia przeznaczone dla członków załogi lub personelu pokładowego muszą być zgodne z przepisami niniejszego artykułu.

Artykuł 19.07 **Układ napędowy**

1. Oprócz głównego układu napędowego, statki muszą być dodatkowo wyposażone w drugi niezależny układ napędowy, który w przypadku awarii głównego układu napędowego zapewnia, aby statek mógł samodzielnie prowadzić dalszą żeglugę.
2. Drugi układ napędowy musi być umieszczony w oddzielnej maszynowni lub elektrycznym pomieszczeniu serwisowym. W przypadku gdy obie maszynownie posiadają wspólne ściany, wówczas muszą być wykonane zgodnie z art. 19.11 ust. 2.

Artykuł 19.08 **Urządzenia i sprzęt bezpieczeństwa**

1. Statki pasażerskie muszą być wyposażone w wewnętrzny system komunikacji głosowej zgodnie z art. 7.08. System ten musi dodatkowo obejmować pomieszczenia serwisowe oraz muszą posiadać — jeżeli nie ma bezpośredniej komunikacji ze sterówką — obszary wejściowe i miejsca ewakuacji dla pasażerów wymienione w art. 19.06 ust. 8.
2. Wszystkie obszary dla pasażerów muszą być w zasięgu systemu głośnikowego. System powinien być zaprojektowany w sposób zapewniający, aby przekazywane informacje wyraźnie wyróżniały się od szumu tła. Tam gdzie możliwa jest komunikacja między sterówką a obszarem dla pasażerów, głośniki nie są konieczne.
3. Statek musi być również wyposażony w instalację alarmową. Instalacja ta musi obejmować:
 - a) system alarmowy, który umożliwi pasażerom, dowództwu statku i członkom załogi zaalarmowanie dowództwa i załogi statku.

Alarm powinien być odbierany wyłącznie w obszarach przeznaczonych dla dowództwa i załogi statku i tylko dowództwo statku powinno mieć możliwość wyłączenia alarmu. Możliwość uruchomienia alarmu musi być zapewniona co najmniej w następujących miejscach:

 - aa) w każdej kabinie;

- bb) w przejściach, windach i klatkach schodowych, w taki sposób, aby odległość do najbliższego włącznika wynosiła nie więcej niż 10 m, przy czym na każdy przedział wodoszczelny musi przypadać co najmniej jeden włącznik;
- cc) w salonach, jadalniach i w podobnych pomieszczeniach mieszkalnych;
- dd) w toaletach przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu;
- ee) w maszynowniach, kuchniach i podobnych pomieszczeniach, gdzie istnieje zagrożenie pożarowe;
- ff) w chłodniach i innych magazynach.

Włączniki alarmu muszą być zainstalowane na wysokości od 0,85 m do 1,10 m nad podłogą;

- b) system alarmowy umożliwiający dowództwu statku zaalarmowanie pasażerów.
Alarm ten musi być wyraźnie słyszalny we wszystkich pomieszczeniach dostępnych dla pasażerów. Musi być zapewniona możliwość uruchamiania alarmu ze sterówki i miejsca, w którym stale przebywa personel;
- c) system alarmowy umożliwiający dowództwu statku zaalarmowanie załogi i personelu pokładowego, o których mowa w art. 7.09 ust. 1.
System alarmowy powinien również obejmować pomieszczenia rekreacyjne dla załogi statku, chłodnie i inne pomieszczenia magazynowe.

Wyłączniki alarmu muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym użyciem.

- 4. Każdy przedział wodoszczelny powinien być wyposażony w alarm poziomy.
- 5. Należy zapewnić dwie silnikowe pompy zęzowe.
- 6. Musi być dostępny system pomp zęzowych z zainstalowanym na stałe z orurowaniem.
- 7. Musi być zapewniona możliwość otwarcia od wewnątrz drzwi chłodni, nawet kiedy są zamknięte.
- 8. Jeżeli części instalacji barowej wykorzystującej CO₂ znajdują się w pomieszczeniach poniżej pokładu, muszą one być wyposażone w automatyczny system wentylacji, który włącza się samoczynnie po otwarciu drzwi lub wężu do pomieszczenia. Przewody wentylacyjne muszą być doprowadzone do wysokości 0,05 m od podłogi tego pomieszczenia.
- 9. Oprócz zestawów pierwszej pomocy zgodnie z art. 13.02 ust. 3 lit. f), należy zapewnić dodatkową wystarczającą liczbę zestawów pierwszej pomocy. Zestawy pierwszej pomocy i ich rozmieszczenie muszą być zgodne z wymogami określonymi w art. 13.02 ust. 3 lit. f).
- 10. Statek pasażerski musi być wyposażony w co najmniej jeden automatyczny defibrylator zewnętrzny. Jego umiejscowienie oznaczone jest symbolem 'automatycznego defibrylatora zewnętrznego' zgodnie z rys. 12 w załączniku 4, o długości boku wynoszącej co najmniej 10 cm. Automatyczny defibrylator zewnętrzny musi być utrzymywany zgodnie z instrukcjami producenta.

Artykuł 19.09 **Środki ratunkowe**

- 1. Oprócz kół ratunkowych, o których mowa w art. 13.08 ust. 1, wszystkie części pokładu po obu stronach statku przeznaczone dla pasażerów i niezamknięte muszą być wyposażone w koła ratunkowe, umieszczone w odległości nie większej niż 20 m od siebie. Koła ratunkowe uznaje się za odpowiednie, jeżeli są zgodne z
 - normą europejską EN 14144: 2003; lub
 - rozdziałem III prawidła 7.1. Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS 1974) oraz Międzynarodowego kodeksu środków ratunkowych (LSA) (2.1).

Połowa wszystkich wymaganych kół musi być wyposażona w nietonącą linkę o długości co najmniej 30 m i średnicy od 8 do 11 mm. Druga połowa wymaganych kół musi być wyposażona w samozapalające się światło zasilane z baterii i niegasnące w wodzie.

2. Oprócz kół ratunkowych, o których mowa w ust. 1, każdy indywidualny Sprzęt ratowniczy zgodnie z art. 13.08 ust. 2 musi być dostępny dla całego personelu pokładowego. W odniesieniu do personelu pokładowego statku, który nie jest odpowiedzialny za wykonywanie obowiązków zgodnie z planem bezpieczeństwa, dopuszcza się zwyczajne lub półautomatycznie nadmuchiwane kamizelki ratunkowe zgodnie z normami, o których mowa w art. 13.08 ust. 2.
3. Statki pasażerskie muszą być wyposażone w odpowiedni sprzęt do bezpiecznego przenoszenia osób na płytkie wody, na brzeg lub na inną jednostkę.
4. Oprócz środków ratunkowych, o których mowa w ust. 1 i 2, indywidualny Sprzęt ratowniczy zgodnie z art. 13.08 ust. 2 jest dostępny dla 100 % maksymalnej dozwolonej liczby pasażerów. Dopuszcza się również kamizelki ratunkowe zwyczajne lub nadmuchiwane półautomatycznie zgodnie z normami wymienionymi w art. 13.08 ust. 2.
5. „Zbiorowe środki ratunkowe” oznaczają łodzie towarzyszące zgodnie z art. 13.07 i tratwy ratunkowe.

Tratwy ratunkowe muszą:

- a) być wyposażone w opis informujący o ich przeznaczeniu i dopuszczalnej liczbie osób;
 - b) zapewniać wystarczającą ilość miejsca dla dopuszczalnej liczby osób przewożonych na siedząco;
 - c) zapewniać wypór co najmniej 750 N na osobę w wodzie słodkiej;
 - d) być wyposażone w linkę połączoną ze statkiem pasażerskim, aby zapobiec odplynięciu;
 - e) być wykonane z odpowiednich materiałów i być odporne na ropę, produkty ropopochodne i temperatury do 50 °C;
 - f) przyjąć i utrzymywać stabilne położenie na powierzchni wody i muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające utrzymanie się podanej liczbie osób;
 - g) być w kolorze pomarańczowym odblaskowym lub posiadać trwale związane powierzchnie odblaskowe koloru pomarańczowego, widoczne ze wszystkich stron, wielkości co najmniej 100 cm²;
 - h) umożliwić szybkie i bezpieczne spuszczenie za burtę przez jedną osobę lub swobodne wypływanie na wodę; oraz;
 - i) być wyposażone w odpowiednie środki umożliwiające ewakuację z obszarów ewakuacji wymienionych w art. 19.06 ust. 8 na tratwy ratunkowe, w przypadku gdy odległość pionowa między pokładem obszarów ewakuacji a wodnicą maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia jest większa niż 1 m.
6. Dodatkowe zbiorowe środki ratunkowe stanowią przedmioty wyposażenia zapewniające wypór większej liczby osób znajdujących się w wodzie. Środki takie muszą:
 - a) być wyposażone w opisy informujące o jego przeznaczeniu i dopuszczalnej liczbie osób;
 - b) zapewniać wypór co najmniej 100 N na osobę w wodzie słodkiej;
 - c) być wykonane z odpowiednich materiałów i być odporne na ropę, produkty ropopochodne i temperatury do 50 °C;
 - d) przyjąć i utrzymywać stabilne położenie na powierzchni wody i być wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające utrzymanie się podanej liczbie osób;
 - e) być w kolorze pomarańczowym odblaskowym lub posiadać trwale związane powierzchnie odblaskowe koloru pomarańczowego, widoczne ze wszystkich stron, wielkości co najmniej 100 cm²; oraz
 - f) umożliwić szybkie i bezpieczne spuszczenie za burtę przez jedną osobę lub swobodne wypływanie na wodę.

7. Dodatkowo, nadmuchiwane zbiorowe środki ratunkowe muszą:
 - a) posiadać co najmniej dwie oddzielne komory powietrzne;
 - b) nadmuchiwać się automatycznie przy zetknięciu się z powierzchnią wody lub za ręcznym uruchomieniem tej funkcji;
 - c) przyjąć i utrzymywać stabilne położenie na powierzchni wody niezależnie od obciążania, nawet wtedy gdy nadmuchana jest tylko połowa komór powietrznych.
8. Środki ratunkowe muszą być rozmieszczone na pokładzie w taki sposób, aby w razie potrzeby można było do nich dotrzeć łatwo i bezpiecznie. Zakryte miejsca ich składowania muszą być wyraźnie oznaczone.
9. Środki ratunkowe muszą zostać sprawdzone zgodnie z instrukcją producenta.
10. Łódź towarzysząca musi być wyposażona w silnik i reflektor-szperacz.
11. Muszą być zapewnione odpowiednie nosze.

Artykuł 19.10 **Instalacje elektryczne**

1. Do celów oświetlenia dopuszczalne są wyłącznie instalacje elektryczne.
2. Artykuł 10.16 ust. 3 odnosi się również do przejść i pomieszczeń rekreacyjnych dla pasażerów
3. Należy zapewnić odpowiednie oświetlenie i oświetlenie awaryjne w pomieszczeniach i miejscach, takich jak:
 - a) miejsca, w których przechowywane są środki ratunkowe i w których są one zwyczajowo przygotowywane do użycia;
 - b) drogi ewakuacji, wejścia dla pasażerów, w tym schodnie, wejścia i wyjścia, korytarze łączące, windy i schody do kwater, kabin i rejonów zakwaterowania;
 - c) oznaczenia dróg ewakuacji i wyjść awaryjnych;
 - d) inne obszary, przeznaczone dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi;
 - e) pomieszczenia serwisowe, maszynownie, pomieszczenia maszyny sterowej i ich wyjścia;
 - f) sterówka;
 - g) pomieszczenie awaryjnego zasilania;
 - h) miejsca, w których znajdują się gaśnice i elementy obsługowe instalacji gaśniczych;
 - i) obszary, w których pasażerowie, personel pokładowy i załoga zbierają się w razie zagrożenia.
 - j) miejsca, w których znajduje się automatyczny defibrylator zewnętrzny.
4. Należy zapewnić awaryjną siłownię wyposażoną w źródło zasilania awaryjnego i awaryjną tablicę rozdzielczą, które w razie awarii zasilania następujących urządzeń, natychmiastowo przejmą zasilanie, o ile urządzenia te nie posiadają własnego źródła zasilania prądem:
 - a) latarnie nawigacyjne;
 - b) dźwiękowe urządzenia sygnalizacyjne;
 - c) oświetlenie awaryjne, zgodnie z ust. 3;
 - d) instalacje radiotelefoniczne;
 - e) system alarmowy, głośnikowy i pokładowy system komunikacji głosowej;
 - f) reflektory zgodnie z art. 13.02 ust. 2 lit. i);
 - g) instalacja alarmowa przeciwpożarowa;

- h) inny sprzęt bezpieczeństwa, taki jak automatyczna ciśnieniowa instalacja tryskaczowa lub pompy gaśnicze;
 - i) windy i sprzęt dźwigowy, zgodnie z art. 19.06 ust. 9, zdanie drugie.
5. Oprawy oświetleniowe oświetlenia awaryjnego muszą być oznaczone jako takie.
6. Siłownia awaryjna musi być zainstalowana poza główną maszynownią, poza pomieszczeniami mieszczącymi źródła energii wymienionymi w art. 10.02 ust. 1 i poza pomieszczeniem głównej tablicy rozdzielczej i musi być oddzielona od tych pomieszczeń przegrodami zgodnie z art. 19.11 ust. 2.
- Przewody zasilające instalacje elektryczne w przypadku awarii muszą być zainstalowane i poprowadzone w sposób zapewniający ciągłość zasilania tych instalacji w razie pożaru lub zalania. W żadnych okolicznościach nie jest dopuszczalne prowadzenie kabli przez główną maszynownię, kuchnie lub pomieszczenia, gdzie zainstalowano główne źródło zasilania wraz z towarzyszącymi urządzeniami, z wyjątkiem okoliczności, kiedy istnieje potrzeba zastosowania w tych miejscach urządzeń awaryjnych.
- Siłownia awaryjna powinna być zainstalowana albo powyżej linii granicznej, albo możliwie jak najdalej od źródeł energii zgodnie z art. 10.02 ust. 1, tak aby zapewnić, że w przypadku zalania zgodnie z art. 19.03 ust. 9, nie zostanie zalana w tym samym czasie co te źródła energii.
7. Dopuszcza się następujące urządzenia jako awaryjne źródła zasilania elektrycznego:
- a) agregaty z własnym niezależnym zasilaniem paliwem i niezależnym układem chłodzącym, które w razie zaniku napięcia w sieci automatycznie włączają się przejmując zasilanie w ciągu 30 sekund lub, w przypadku gdy urządzenia te znajdują się w bezpośredniej bliskości sterówki lub innego miejsca, w którym stale przebywają członkowie załogi, mogą zostać uruchomione ręcznie; lub
 - b) akumulatory, które w razie zaniku napięcia w sieci uruchamiają się automatycznie lub, w przypadku gdy znajdują się w bezpośredniej bliskości sterówki lub innego miejsca, w którym stale przebywają członkowie załogi, mogą zostać uruchomione ręcznie. Akumulatory muszą być w stanie zapewnić zasilanie ww. odbiornikom energii przez wymagany okres bez doładowania i bez niedopuszczalnych obniżeń napięcia.
8. Przewidywany okres pracy zasilania awaryjnego należy określić zgodnie z przeznaczeniem statku pasażerskiego. Okres ten nie może być krótszy niż 30 minut.
9. Rezystancje izolacji i uziemienie instalacji elektrycznych należy badać przy okazji okresowych kontroli.
10. Źródła zasilania zgodnie z art. 10.02 ust. 1 muszą być od siebie niezależne.
11. Zakłócenia w głównej lub awaryjnej instalacji zasilającej nie mogą mieć wpływu na bezpieczeństwo eksploatacyjne drugiej instalacji.

Artykuł 19.11 **Ochrona przeciwpożarowa**

1. Zgodność materiałów i części składowych z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej musi zostać potwierdzona przez akredytowaną instytucję przeprowadzającą badania na podstawie właściwych przepisów dotyczących badań.
 - a) Instytucja przeprowadzająca badania musi spełniać wymagania:
 - aa) Kodeksu procedur prób ogniowych; lub
 - bb) Europejskiej normy EN 17025 : 2017.
 - b) Uznane metody badań określających niepalność materiałów:
 - aa) załącznik 1 część 1 kodeksu procedur prób ogniowych; oraz
 - bb) równoważne przepisy jednego z państw członkowskich.
 - c) Uznane metody badań określających zdolność materiałów do wstrzymywania płomienia:
 - aa) odpowiednie wymagania określone w części 5 załącznika 1 (Testowanie palności powierzchniowej - badanie materiałów powierzchniowych i podstawowych pokryć pokładów), 7 (Testowanie wiszących tekstyliów i folii), 8 (Testowanie mebli tapicerowanych) i 9 (Testowanie elementów podściółki) Kodeksu procedur prób ogniowych; oraz
 - bb) równoważne przepisy jednego z państw członkowskich.
 - d) Uznane metody prób określające ognioodporność:
 - aa) załącznik 1 część 3 kodeksu procedur prób ogniowych; oraz
 - bb) równoważne przepisy jednego z państw członkowskich.
 - e) Organ inspekcyjny może, zgodnie z Kodeksem procedur prób ogniowych, nakazać przeprowadzenie badania na przegrodzie próbki w celu zapewnienia zgodności z przepisami ust. 2 dotyczącymi odporności i wzrostu temperatury.

2. Przegrody

a) pomiędzy pomieszczeniami muszą być zaprojektowane zgodnie z następującymi tabelami:

aa) Tabela przegród pomiędzy pomieszczeniami bez zainstalowanej instalacji ciśnieniowo-tryskaczowej zgodnie z art. 13.04

Pomieszczenia	Ośrodki sterowania	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Ośrodki sterowania	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Klatki schodowe		-	A0	A30	A60	A60	A30
Miejsca zbiórki			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A30/A60 ⁵⁾
Pomieszczenia mieszkalne				-/A0/B15 ³⁾	A60	A60	A30
Maszynownie					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Kuchnie						A0	A30/B15 ⁶⁾
Magazyny							-

bb) Tabela przegród pomiędzy pomieszczeniami z zainstalowaną instalacją ciśnieniowo-tryskaczową zgodnie z art. 13.04

Pomieszczenia	Ośrodki sterowania	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Ośrodki sterowania	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Klatki schodowe		-	A0	A0	A60	A30	A0
Miejsca zbiórki			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A0/A30 ⁵⁾
Pomieszczenia mieszkalne				-/B15/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Maszynownie					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Kuchnie						-	A0/B15 ⁶⁾
Magazyny							-

¹⁾ Przegrody między ośrodkami sterowania a wewnętrznymi obszarami zbiórek muszą odpowiadać typowi A0, natomiast w przypadku zewnętrznych obszarów zbiórek – wyłącznie typowi B15.

²⁾ Przegrody między salonami a wewnętrznymi obszarami zbiórek muszą odpowiadać typowi A30, natomiast w przypadku zewnętrznych obszarów zbiórek – wyłącznie typowi B15.

³⁾ Przegrody pomiędzy kabinami, przegrody pomiędzy kabinami a korytarzami i pionowe przegrody oddzielające miejsca pobytu pasażerów zgodnie z sekcją 11 muszą być zgodne z typem B15, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B0. Przegrody pomiędzy kabinami i saunami muszą być zgodne z typem A0, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B15.

⁴⁾ Przegrody pomiędzy maszynowniami zgodnie z art. 19.07 and 19.10 ust. 6 muszą odpowiadać typowi A60; w innych przypadkach muszą odpowiadać typowi A0.

⁵⁾ Przegrody pomiędzy pomieszczeniami magazynowymi łatwopalnych płynów i ośrodkiem sterowania i obszarom zbiórek muszą odpowiadać typowi A60, dla pomieszczeń ciśnieniową instalacją tryskaczową - typowi A30.

⁶⁾ Typ B15 jest wystarczający dla przegród pomiędzy kuchniami a chłodniami i magazynami żywności.

- b) Przegrody typu A to grodzie, ściany i pokłady, które spełniają następujące wymogi:
- aa) wykonane są ze stali lub innego równoważnego materiału;
 - bb) są w odpowiedni sposób usztywnione;
 - cc) są izolowane dopuszczonym materiałem niepalnym w ten sposób, że średnia temperatura powierzchni po stronie przeciwnej w stosunku do ognia podnosi się o nie więcej niż 140°C powyżej temperatury początkowej i w żadnym punkcie, w tym również spoinach pionowych, nie podnosi się o więcej niż 180 °C powyżej temperatury początkowej w następujących okresach:

Typ A60	60 minut
Typ A30	30 minut
Typ A0	0 minut;
 - dd) wykonane są w sposób uniemożliwiający przedostanie się dymu i płomieni w ciągu pierwszej godziny standardowej próby ogniowej;
- c) Przegrody typu B to grodzie, ściany, pokłady, stropy lub okładziny spełniają następujące wymogi:
- aa) wykonane są z dopuszczonego materiału niepalnego, a wszystkie materiały wykorzystane do budowy i montażu przegród są niepalne, z wyjątkiem okładziny, która musi co najmniej wstrzymać płomień;
 - bb) mają taką wartość, że średnia temperatura powierzchni po stronie przeciwnej w stosunku do ognia podnosi się o nie więcej niż 140 °C powyżej temperatury początkowej i w żadnym punkcie, w tym również spoinach pionowych, nie podnosi się o więcej niż 225 °C powyżej temperatury początkowej w następujących okresach:

Typ B15	15 minut
Typ B0	0 minut;
 - cc) wykonane są w sposób uniemożliwiający przedostanie się płomieni w ciągu pierwszej godziny standardowej próby ogniowej.
3. Farby, lakiery i inne środki nakładane na powierzchnie, jak również pokrycie pokładu, zastosowane w pomieszczeniach zamkniętych, oprócz maszynowni i magazynów, muszą mieć właściwości wstrzymujące płomień. Wykładziny dywanowe, tkaniny, zasłony i inne wiszące materiały włókiennicze, jak również tapicerowane meble i pościel muszą mieć właściwości wstrzymujące płomień, w przypadku gdy pomieszczenie, w którym się znajdują, nie jest wyposażone w ciśnieniową instalację tryskaczową zgodnie z art. 13.04.
4. Stropy i okładziny ścian w pomieszczeniach mieszkalnych, w tym ich podłoża, muszą, jeśli pomieszczenia te nie są wyposażone w ciśnieniową instalację tryskaczową zgodnie z art. 13.04, być wykonane z materiałów niepalnych, z wyjątkiem ich powierzchni zewnętrznych, które muszą mieć co najmniej właściwości wstrzymujące płomień. Zdanie pierwsze nie stosuje się do saun.
5. W pomieszczeniach mieszkalnych, w których znajdują się obszary zbiórek, meble i elementy zamontowane muszą, jeśli pomieszczenia nie są wyposażone w ciśnieniową instalację tryskaczową zgodnie z art. 13.04, być wykonane z materiałów niepalnych.

6. Farby, lakiery i inne materiały zastosowane na powierzchniach pomieszczeń wewnętrznych nie mogą wytwarzać nadmiernej ilości dymu lub substancji toksycznych. Należy to potwierdzić zgodnie z kodeksem procedur prób ogniowych.
7. Materiały izolacyjne w pomieszczeniach mieszkalnych muszą być niepalne. Nie odnosi się to do izolacji stosowanych na przewodach z chłodziwem. Powierzchnie materiałów izolacyjnych zastosowanych na przewodach muszą mieć co najmniej właściwości wstrzymujące płomień.
8. Daszki i podobne ruchome instalacje, którymi powierzchnie pokładów są całkowicie lub częściowo zamknięte i ich konstrukcje wsporcze są co najmniej ognioodporne.
9. Drzwi w przegrodach zgodnie z ust. 2 muszą być zgodne z następującymi wymogami:
 - a) muszą spełniać te same wymogi określone w ust. 2, które muszą spełniać przegrody.
 - b) muszą być samozamykające się w przypadku drzwi w ścianach działowych, o których mowa w ust. 11 lub w przypadku zabudowy maszynowni, kuchni i klatek schodowych.
 - c) drzwi samozamykające się, które pozostają otwarte podczas normalnego użytkowania muszą mieć możliwość zamykania ich z miejsca oraz zdalnie ze stanowiska, na którym stale przebywają członkowie załogi lub personel pokładowy. Po zdalnym ich zamknięciu, drzwi muszą się dać ponownie otworzyć z miejsca i bezpiecznie zamknąć.
 - d) drzwi wodoszczelne zgodnie z art. 19.02 nie wymagają izolacji.
10. Zgodnie z ust. 2 ściany powinny rozciągać się od pokładu do pokładu lub końca na ciągłych sufitach, co spełnia te same wymogi o których mowa w ust. 2.
11. Następujące obszary dla pasażerów muszą być dzielone przegrodami pionowymi, jak określono w ust. 2:
 - a) obszary dla pasażerów o całkowitej powierzchni ponad 800 m²;
 - b) obszary dla pasażerów z kabinami w odległości nie większej niż 40 m od siebie.

Przegrody pionowe muszą w normalnych warunkach być dymoszczelne i muszą stanowić ciągłość od pokładu do pokładu.
12. Pustki nad sufitem, poniżej podłogi i za okładzinami ścian muszą być oddzielone w odstępach nie przekraczających 14 m niepalnymi ogranicznikami ciągu, które w razie pożaru zapewniają skuteczną osłonę przed ogniem.
13. Schody muszą być wykonane ze stali lub innego równoważnego niepalnego materiału.
14. Schody wewnętrzne i windy na wszystkich poziomach muszą być obudowane ścianami zgodnie z ust. 2. Dopuszczalne są następujące wyjątki:
 - a) schody łączące tylko dwa pokłady nie muszą być obudowane, jeśli schody na jednym z pokładów są obudowane ścianami zgodnie z ust. 2;
 - b) w pomieszczeniu mieszkalnym schody nie muszą być obudowane, jeśli znajdują się całkowicie wewnątrz pomieszczenia oraz
 - aa) jeśli pomieszczenie obejmuje tylko dwa pokłady, lub
 - bb) jeśli pomieszczenie jest na wszystkich pokładach wyposażone w ciśnieniową instalację tryskaczową zgodnie z art. 13.04, w instalację odprowadzania dymu zgodnie z ust. 17 i jeśli na wszystkich pokładach posiada dostęp do schodów.
15. Instalacje wentylacyjne i napowietrzające muszą być zgodne z następującymi wymogami:
 - a) muszą być wykonane w taki sposób, aby nie dopuszczać do rozprzestrzeniania ognia i dymu;
 - b) otwory nawiewu i wywiewu powietrza i instalacji napowietrzającej muszą być wykonane w taki sposób, aby umożliwiała ich zamknięcie;

- c) przewody wentylacyjne muszą być wykonane ze stali lub równoważnego materiału niepalnego i muszą być bezpiecznie połączone z sobą i nadbudówką statku;
 - d) w przypadku gdy przewody wentylacyjne o przekroju większym niż 0,02 m² przechodzą przez przegrody typu A zgodnie z ust. 2 lub przegrody zgodnie z ust. 11, należy je wyposażyć w kłapy przeciwpożarowe działające samoczynnie i sterowane zdalnie z miejsca, w którym stale przebywa personel pokładowy lub członkowie załogi;
 - e) instalacje wentylacyjne kuchni i maszynowni muszą być oddzielone od instalacji wentylacyjnych innych obszarów;
 - f) przewody wywiewu muszą być wyposażone w zamykane włazy do celów inspekcji i czyszczenia. Włazy te muszą być umieszczone w pobliżu kłap przeciwpożarowych;
 - g) należy zapewnić możliwość wyłączenia wbudowanych wentylatorów ze stanowiska centralnego miejsca poza maszynownią.
16. Kuchnie muszą być wyposażone w instalacje wentylacyjne i kuchenki z wyciągami. Przewody wywiewu wyciągów muszą być zgodne z wymogami określonymi w ust. 15 i dodatkowo muszą być wyposażone w ręcznie uruchamiane kłapy przeciwpożarowe na czerpniach.
17. Ośrodki sterowania, klatki schodowe i wewnętrzne miejsca zbiórki muszą być wyposażone w instalację odprowadzającą dym z wywiewem naturalnym lub mechanicznym. Instalacje odprowadzania dymu muszą być zgodne z następującymi wymogami:
- a) muszą mieć wystarczającą moc i niezawodność;
 - b) muszą być zgodne z warunkami użytkowania statków pasażerskich;
 - c) w przypadku gdy instalacje do odprowadzania dymu służą również jako wentylatory główne pomieszczeń, nie może to utrudniać ich pracy jako instalacji do odprowadzania dymu w przypadku pożaru;
 - d) instalacje do odprowadzania dymu muszą być wyposażone w ręczne urządzenie uruchamiające;
 - e) dodatkowo należy zapewnić możliwość sterowania mechanicznymi instalacjami do odprowadzania dymu z miejsca, w którym stale przebywa personel pokładowy lub członkowie załogi;
 - f) instalacje do odprowadzania dymu z wywiewem naturalnym należy wyposażyć w mechanizm otwierający, uruchamiany ręcznie lub ze źródła energii położonego wewnątrz wyciągu;
 - g) ręcznie sterowane urządzenia uruchamiające i mechanizmy otwierające muszą być dostępne od wewnątrz lub od zewnątrz pomieszczenia chronionego.
18. Pomieszczenia mieszkalne bez stałego nadzoru personelu pokładowego lub członków załogi, kuchnie, maszynownie i inne pomieszczenia zagrożone należy połączyć ze specjalną instalacją alarmową przeciwpożarową. Obecność pożaru i jego dokładne położenie muszą być automatycznie ukazane w miejscu, w którym stale przebywa personel pokładowy lub członkowie załogi.

Artykuł 19.12 **Gaszenie ognia**

1. Oprócz gaśnic przenośnych zgodnie z art. 13.03 należy zapewnić na pokładzie następujące gaśnice przenośne:
- a) jedna gaśnica przenośna na każde 120 m² powierzchni brutto stropów w pomieszczeniach pasażerskich;
 - b) jedna gaśnica przenośna na każdą rozpoczętą grupę 10 kabin;
 - c) jedna gaśnica przenośna w każdej kuchni i w pobliżu każdego pomieszczenia, w którym przechowuje lub użytkuje się płyny łatwopalne. W kuchniach należy zapewnić środki gaśnicze odpowiednie do gaszenia pożarów tłuszczu.

Wyżej wymienione dodatkowe gaśnice muszą być zgodne z wymogami określonymi w art. 13.03 ust. 2 i zainstalowane i rozmieszczone na statku w taki sposób, aby w przypadku wystąpienia pożaru w jakimkolwiek miejscu i czasie były natychmiastowo dostępne. Kuchnie, salony fryzjerskie i perfumerie muszą być również wyposażone w koc gaśniczy w sposób umożliwiający natychmiastowe użycie.

2. Statki pasażerskie należy wyposażyć w instalację hydrantową zawierającą:
 - a) dwie silnikowe pompy gaśnicze o wystarczającej wydajności, z których jedna jest zainstalowana na stałe;
 - b) instalacje wody gaśniczej z wystarczającą liczbą hydrantów z zamocowanymi na stałe węzami gaśniczymi o długości co najmniej 20 m wyposażonymi w prądownice umożliwiające wytwarzanie strumienia rozpylonego lub zwartego oraz odcięcie strumienia.
3. Instalacje hydrantowe należy zaprojektować i wymiarować taki w sposób, aby:
 - a) jakikolwiek punkt na statku był w zasięgu co najmniej dwu hydrantów usytuowanych w różnych miejscach, każdy z pojedynczym węzłem długości nie przekraczającej 20 m;
 - b) ciśnienie w hydrantach wynosiło co najmniej 300 kPa; oraz
 - c) na wszystkich pokładach osiągalny był strumień wody o długości co najmniej 6 m.

Jeśli zastosowano szafki hydrantowe, na zewnętrznej stronie szafki należy umieścić symbol „Wąż gaśniczy” odpowiadający rys. 5 załącznika 4 o długości boku co najmniej 10 cm.

4. Zawory hydrantu gwintowane lub kurkowe muszą być wykonane w sposób umożliwiający oddzielenie i usunięcie węża gaśniczego podczas pracy pomp gaśniczych.
5. Węże gaśnicze na obszarze wewnętrznym muszą być zwinięte na zamontowanym na osi bębnie do zwijania.
6. Materiały, z których wykonany jest sprzęt gaśniczy, muszą być odporne na wysoką temperaturę lub stosownie zabezpieczone przed utratą sprawności w wyniku nadmiernej temperatury.
7. Przewody i hydranty muszą być zainstalowane w sposób uniemożliwiający ich zamarzanie.
8. Obie pompy pożarowe muszą:
 - a) być zainstalowane lub umieszczone w oddzielnych pomieszczeniach;
 - b) móc pracować niezależnie od siebie;
 - c) każda z osobna umożliwiać na wszystkich pokładach utrzymywanie niezbędnego ciśnienia hydrantów i niezbędną długość strumienia wody;
 - d) być zainstalowane przed grodzią rufową.

Pompy gaśnicze mogą być również wykorzystywane w celach ogólnych.

9. Maszynownie muszą być wyposażone w stały system gaśniczy zgodnie art. 13.05.
10. Statki kabinowe muszą być wyposażone w:
 - a) dwa zestawy aparatów oddechowych odpowiadających europejskiej normie EN 137: 2006 wyposażone w maski na całą twarz zgodne z europejską normą EN 136: 1998;
 - b) dwa zestawy sprzętu zawierającego co najmniej ubranie ochronne, kask, buty, rękawice, toporek, łom, latarkę i linkę asekuracyjną,
 - c) cztery kaptury uciezkowe.

Artykuł 19.13 **Organizacja bezpieczeństwa**

1. Na pokładzie statku pasażerskiego należy zapewnić Systemy instrukcji bezpieczeństwa. Instrukcja bezpieczeństwa określa obowiązki załogi i personelu pokładowego w razie następujących okoliczności:

- a) awarii;
- b) pożaru na pokładzie;
- c) ewakuacji pasażerów;
- d) alarmu „człowiek za burtą”.

Należy przy tym uwzględnić szczególne środki bezpieczeństwa dla osób z dysfunkcją narządu ruchu.

Członkom załogi i personelowi pokładowemu, którzy mają przypisane zadania w instrukcji bezpieczeństwa, należy przydzielić obowiązki w zależności od stanowiska. W szczególności instrukcje dla załogi muszą przez określone zapisy zapewniać w przypadku niebezpieczeństwa natychmiastowe hermetyczne zamknięcie drzwi i włazów w grodziach wodoszczelnych wymienionych w art. 19.02.

2. Instrukcja bezpieczeństwa zawiera plan bezpieczeństwa dla statku, który jasno i precyzyjnie określa:

- a) obszary przewidziane do użytkowania przez osoby z ograniczonymi zdolnościami ruchowymi;
- b) drogi ewakuacji, wyjścia awaryjne, miejsca zbiórki i ewakuacji wymienione;
- c) Sprzęt ratowniczy i łodzie towarzyszące;
- d) gaśnice i samoczynne instalacje gaśnicze ciśnieniowo-tryskaczowe;
- e) inny sprzęt bezpieczeństwa;
- f) instalację alarmową wymienioną w art. 19.08 ust. 3 lit. a);
- g) instalację alarmową wymienioną w art. 19.08 ust. 3 lit. b) i c);
- h) drzwi w grodziach zgodnie z art. 19.02 ust. 5), i miejsca, z których są sterowane, a także inne otwory zgodnie z art. 19.02 ust. 9) i 10) oraz 13), i art. 19.03 ust. 12);
- i) drzwi zgodnie z art. 19.11 ust. 9);
- j) klapy przeciwpożarowe;
- k) instalację alarmową przeciwpożarową;
- l) siłownię awaryjną;
- m) elementy obsługowe instalacji wentylacyjnej;
- n) przyłącza do zasilania z lądu;
- o) elementy odcinające przewodów paliwowych;
- p) instalacje płynnego gazu;
- q) instalacje głośnikowe;
- r) sprzęt radiotelefoniczny;
- s) zestawy pierwszej pomocy;
- t) automatyczny defibrylator zewnętrzny

3. Instrukcja bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1 i schemat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2, muszą być:

- a) zatwierdzone przez organ inspekcyjny, oraz
- b) umieszczone w widoczny sposób w odpowiednim miejscu na każdym pokładzie.

4. Każdej kabinie muszą być umieszczone instrukcje postępowania dla pasażerów, jak również uproszczony schemat bezpieczeństwa zawierający wyłącznie informacje wymienione w ust. 2 lit. a)–f).

Instrukcje postępowania muszą zawierać co najmniej:

- a) opis sytuacji nagłej:
 - aa) pożar;
 - bb) zalanie;
 - cc) ogólne zagrożenie;
- b) opis odpowiednich sygnałów alarmowych;
- c) instrukcje odnośnie do:
 - aa) drogi ewakuacji;
 - bb) postępowania;
 - cc) zachowania spokoju;
- d) wskazówki odnośnie do:
 - aa) palenia;
 - bb) użycia ognia i otwartego płomienia;
 - cc) otwierania okien;
 - dd) użycia określonych urządzeń.

Niniejsze informacje muszą być dostępne w języku niemieckim, angielskim, francuskim i niderlandzkim.

Artykuł 19.14

Urządzenia do odbioru i odprowadzania ścieków bytowo-gospodarczych

1. Statki pasażerskie muszą być wyposażone w zbiorniki do odbioru ścieków bytowo-gospodarczych zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu lub właściwe pokładowe oczyszczalnie ścieków zgodnie z rozdziałem 18.
2. Zbiorniki do odbioru ścieków muszą mieć wystarczającą objętość. Zbiorniki muszą posiadać urządzenie wyposażone we wskaźnik poziomu zawartości. Do opróżniania zbiorników należy również zapewnić pompy pokładowe i przewody, umożliwiające zrzut ścieków z obu stron statku. Należy zapewnić możliwość przeprowadzenia ścieków z innego statku.

Przewody należy wyposażyć w złącze wylotowe do odprowadzania ścieków zgodnie z europejską normą EN 1306 : 2018.

Artykuł 19.15

Odstępstwa dla określonych statków pasażerskich

1. W miejsce dowodu wystarczającej stateczności w przypadku zalania zgodnie z art. 19.03 ust. 7–13, statki pasażerskie o długości L_{WL} nie większej niż 25 m mające zezwolenie na przewóz nie więcej niż 50 pasażerów, muszą odpowiadać następującym kryteriom:
 - a) zanurzenie statku nie powinno przekraczać linii granicznej ; oraz
 - b) pozostała wysokość metacentryczna GM_R nie może być mniejsza niż 0,10 m.

Należy zapewnić niezbędny pozostały wypór przez dobór odpowiedniego materiału do konstrukcji kadłuba lub za pomocą pływaków z pianki zamkniętokomórkowej, trwale połączonych z kadłubem. W przypadku statków o długości większej niż 15 m można zapewnić pozostały wypór, stosując połączenie pływaków i podziału grodzi odpowiadającego statusowi jednoprzędziałowemu w rozumieniu art. 19.03.

2. W przypadku statków pasażerskich, o których mowa w ust. 1, organ inspekcyjny może dopuścić minimalne odstępstwa od wolnej wysokości określonej w art. 19.06 ust. 3 lit. c) i ust. 5 lit. b). Odstępstwa nie mogą być większe niż 5 %. W przypadku zastosowania odstępstw odpowiednie części statków należy oznaczyć kolorem.
3. W drodze odstępstwa od art. 19.03 ust. 9, statki pasażerskie długości L nieprzekraczającej 45 m i mające zezwolenie na przewóz nie więcej niż 250 pasażerów nie muszą posiadać statusu dwuprzędziałowego.
4. Organ inspekcyjny może odstąpić od zastosowania art. 13.07 w przypadku statków pasażerskich mających zezwolenie na transport nie więcej niż 250 pasażerów i o długości L_{WL} nieprzekraczającej 25 m, jeżeli statek jest wyposażony w platformę dostępną z każdej strony statku umieszczoną bezpośrednio nad linią wody, aby można było wydostać ratowane osoby z wody. Statek pasażerski może być wyposażony w porównywalne urządzenie, przy czym:
 - a) do obsługi urządzenia wystarczy jedna osoba;
 - b) dozwolone są urządzenia ruchome;
 - c) urządzenie jest umieszczone poza obszarem zagrożenia zespołów napędowych; oraz
 - d) niezbędne jest zapewnienie skutecznej komunikacji pomiędzy kapitanem a osobą obsługującą urządzenie.
5. Organ inspekcyjny może odstąpić od zastosowania art. 13.07 w przypadku statków pasażerskich mających zezwolenie na transport nie więcej niż 600 pasażerów i długości L nieprzekraczającej 45 m, pod warunkiem że statek jest wyposażony w platformę zgodnie z ust. 4 pierwsze zdanie, lub urządzenie równoważne zgodnie z ust. 4 drugie zdanie. Dodatkowo statek pasażerski musi posiadać:
 - a) ster-śrubę, pędnik cykloidalny lub napęd strugowodny jako napęd główny, lub
 - b) główny układ napędowy z 2 zespołami napędowymi, lub
 - c) główny układ napędowy i ster strumieniowy dziobowy.
6. W drodze odstępstwa od art. 19.02 ust. 9, statki pasażerskie o długości L nieprzekraczającej 45 m mające zezwolenie na transport liczby pasażerów odpowiadającej długości statku w metrach, mogą być wyposażone w obszarze dla pasażerów w ręcznie uruchamiane drzwi bez zdalnego sterowania w grodziach, o których mowa w art. 19.02 ust. 5, w przypadku gdy:
 - a) statek posiada tylko jeden pokład;
 - b) wyżej wymienione drzwi są dostępne bezpośrednio z pokładu i usytuowane nie dalej jak 10 m od wejścia na pokład;
 - c) dolna krawędź otworu drzwiowego leży co najmniej 30 cm nad podłogą obszaru dla pasażerów, oraz
 - d) oba przedziały oddzielone drzwiami są wyposażone w alarm poziomy.
7. W drodze odstępstwa od art. 19.06 ust. 6 lit. c) na statkach pasażerskich, o których mowa w ust. 6, jedna droga ewakuacji może prowadzić przez kuchnię, jeśli istnieje druga dostępna droga ewakuacji.
8. W przypadku statków pasażerskich o długości L nieprzekraczającej 45 m nie stosuje się: artykułu 19.01 ust. 2 lit. e), jeżeli instalacje gazu płynnego wyposażone są w odpowiednie instalacje alarmowe ostrzegające przed stężeniem CO mogącym zagrażać zdrowiu i przed potencjalnie wybuchowymi mieszankami gazu i powietrza.
9. Nie stosuje się następujących przepisów w przypadku statków pasażerskich o długości L_{WL} nieprzekraczającej 25 m:
 - a) artykułu 19.04 ust. 1, ostatnie zdanie;
 - b) artykułu 19.06 ust. 6 lit. c), odnośnie do kuchni, o ile istnieje druga droga ewakuacji;
 - c) artykułu 19.07.

10. W przypadku statków kabinowych o długości L nieprzekraczającej 45 m, nie stosuje się art. 19.12 ust. 10, pod warunkiem że każda kabina jest wyposażona w łatwo dostępne kaptury uciezkowe w ilości odpowiadającej liczbie koi.

ROZDZIAŁ 20

WYMAGANIA SZCZEGÓLNE DLA ŻAGLOWYCH STATKÓW PASAŻERSKICH NIEPŁYWAJĄCYCH PO RENIE (REJON R)

Artykuł 20.01 **Zakres zastosowania części II i III**

Oprócz przepisów części II i III wymagania zawarte w niniejszym rozdziale mają dodatkowo zastosowanie do żaglowych statków pasażerskich pływających po Renie (Rejon R).

Artykuł 20.02 **Wyjątki dla określonych typów żaglowych statków pasażerskich**

1. W odniesieniu do żaglowych statków pasażerskich o L_{WL} nieprzekraczającym 45 m i maksymalnej dopuszczalnej liczbie pasażerów nieprzekraczającej L_{WL} w pełnych metrach poniższe zapisy nie znajdują zastosowania:
 - a) artykuł 3.03 ust. 7, pod warunkiem że kotwice nie są przewożone w przewłokach cumowniczych;
 - b) artykuł 13.02 ust. 2 lit. d), w odniesieniu do długości;
 - c) artykuł 19.08 ust. 3 lit. a);
 - d) artykuł 19.15 ust. 8.
2. W drodze odstępstwa od wymogów ust. 1, liczba pasażerów może być zwiększona do 1,5-krotności L_{WL} w pełnych metrach, jeśli pozwalają na to ożaglowanie oraz wyposażenie pokładu.

Artykuł 20.03 **Wymagania w zakresie stateczności dla statków pod żaglami**

1. Przy określaniu środka ciężkości statku dla obliczania momentu przechyłu zgodnie z zapisami art.19.03 ust. 3, należy przyjmować żagle zwinięte.
2. Biorąc pod uwagę wszelkie warunki obciążenia zgodnie z art. 19.03 ust. 2 oraz przy zastosowaniu standardowego ożaglowania, moment przechyłu spowodowany przez parcie wiatru nie powinien być tak wysoki, żeby spowodować kąt przechyłu powyżej 20 °. Jednocześnie
 - a) do obliczeń należy przyjąć stałe parcie wiatru na poziomie 0,07 kN/m²;
 - b) pozostały prześwit bezpieczny musi wynosić przynajmniej 100 mm,
 - c) pozostała wolna burta nie powinna być ujemna.
3. Ramię prostujące stateczności statycznej powinno:
 - a) osiągać maksymalną wartość h_{max} przy kącie przechyłu φ_{max} 25° lub wyższym;
 - b) wynosić przynajmniej 0,20 m przy kącie przechyłu 30° lub wyższym;
 - c) osiągać wartość dodatnią przy kącie przechyłu do 60°.
4. Powierzchnia A znajdująca się pod krzywą ramienia prostującego nie może być mniejsza niż
 - a) 0,055 m · rad dla kąta do 30°;
 - b) 0,09 m · rad dla kąta do 40° lub dla kąta φ_f mniejszego niż 40°, przy którym niechroniona przestrzeń zachodzi pod powierzchnię wody.

Pomiędzy

 - c) 30° a 40°, lub
 - d) 30° a kątem φ_f mniejszym niż 40°, przy którym niechroniona przestrzeń zachodzi pod powierzchnię wody,

powierzchnia ta nie powinna być mniejsza niż 0,03 m · rad.

Artykuł 20.04

Budowa statków i wymagania mechaniczne

1. W drodze odstępstwa od art. 6.01 ust. 3 i art. 10.01 ust. 3 urządzenia muszą być zaprojektowane do stałego przechylenia statku wynoszącego do 20°.
2. W drodze odstępstwa od art. 19.06 ust. 5 lit. a) i art. 19.06 ust. 9 lit. b) w przypadkach żaglowych statków pasażerskich nieprzekraczających długości całkowitej 25 m organ inspekcyjny ds. statków żaglowych może dopuścić wolną szerokość łączników oraz schodów mniejszą niż 0,80 m. Wymiar ten nie może jednakże być mniejszy niż 0,60 m.
3. W drodze odstępstwa od art. 19.06 ust. 10 lit. a) w szczególnych przypadkach organ inspekcyjny może dopuścić zastosowanie demontowanych relingów w przypadkach, gdy jest to niezbędne do obsługi ożaglowania.
4. W rozumieniu art. 19.07, ożaglowanie stanowi główny układ napędowy.
5. W drodze odstępstwa od art. 19.15 ust. 6 lit. c), wysokość dolnej krawędzi otworu drzwiowego może być obniżona do 0,20 m powyżej poziomu obszaru dla pasażerów. Po otwarciu drzwi muszą się samoczynnie zamykać i ryglować.
6. Jeżeli w przypadku płynięcia pod żaglami śruba może się swobodnie obracać, należy chronić wszystkie elementy układu napędowego narażone na uszkodzenia.

Artykuł 20.05

Olinowanie w ogólności

1. Elementy olinowania muszą być rozmieszczone w taki sposób, by uniknąć niedopuszczalnego tarcia.
2. W przypadku zastosowania innego materiału niż drewno lub nietypowego olinowania ich konstrukcja musi gwarantować spełnienie wymogów bezpieczeństwa dla wymiarów i wytrzymałości określonych w niniejszym rozdziale.

Jako dowód na spełnienie wymogów dotyczących wytrzymałości należy:

- a) przeprowadzić obliczenia wytrzymałości; lub
- b) uzyskać potwierdzenie wystarczających wartości wytrzymałości od zatwierdzonej instytucji klasyfikacyjnej; lub
- c) przeprowadzić wymiarowanie na podstawie uznanych wzorców (np. Middendorf, Kusk-Jensen).

Dowód na spełnienie wymogów należy przedstawić organowi inspekcyjnemu.

Artykuł 20.06

Maszty i drzewca w ogólności

1. Wszystkie drzewca muszą być wykonane z materiałów wysokiej jakości.
2. Drewno przeznaczone na maszty musi:
 - a) być wolne od skupień sęków;
 - b) być wolne od bielu w wymaganym zakresie wymiarowym;
 - c) mieć jak najdłuższe włókna;
 - d) być jak najprostsze.

3. W przypadku zastosowania sosny smołowej lub daglezi zielonej o jakości „clear and better” średnice zawarte w tabeli w art. 20.07–20.12 mogą być mniejsze o 5 %.
4. W przypadku gdy do budowy masztów, steng masztów, noków rei, bomów i bukszprytów użyto drewna o przekroju poprzecznym innym niż kołowy, elementy te muszą mieć taką samą wytrzymałość mechaniczną.
5. Pięta i kolumna masztu, elementy mocujące na pokładzie, wręgach i stewie muszą być tak wykonane, aby przenosiły siły, na które są wystawione, na inne połączone elementy konstrukcji lub przejmowały je same.
6. W zależności od stabilności statku i sił zewnętrznych, którym jest on poddawany, a także od rozmieszczenia dostępnej powierzchni żagla, organ inspekcyjny może w uzasadnionych przypadkach dopuścić zmniejszenie przekrojów drzewc olinowania w stosunku do wymiarów określonych w art. 20.07–20.12. W takim przypadku należy przedstawić dowód zgodnie z art. 20.05 ust. 2.
7. W przypadkach gdy okres wahanía/czas kołysania statku wyrażony w sekundach jest mniejszy niż trzy czwarte jego szerokości wyrażonej w metrach, wymiary określone w art. 20.07–20.12 muszą być zwiększone. W takim przypadku należy przedstawić dowód zgodnie z art. 20.05 ust. 2.
8. W tabelach zawartych w art. 20.07–20.12 i 20.14 należy interpolować ewentualne wartości pośrednie.

Artykuł 20.07 **Przepisy szczególne dotyczące masztów**

1. Drewniane maszty muszą spełniać przynajmniej niżej określone wymagania minimalne:

Długość ¹ [m]	Średnica przy pokładzie [cm]	Średnica przy salingu [cm]	Średnica przy dybach masztu [cm]
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

W przypadkach gdy maszt ma dwie reje, średnice muszą być powiększone co najmniej o 10 %.

¹ Odległość od salingu do pokładu.

W przypadkach gdy maszt ma więcej niż dwie reje, średnice muszą być powiększone co najmniej o 15 %.

W przypadkach masztów montowanych przez pokład, średnica pięty masztu musi wynosić minimum 75 % średnicy masztu na poziomie pokładu.

- Okucia masztu, obręcze masztowe, salingi i dyby masztu muszą być wystarczająco zwymiarowane i zamocowane w odpowiedni sposób.

Artykuł 20.08 **Przepisy szczególne dotyczące steng masztu**

- Drewniane stengi masztów muszą spełniać niżej określone wymagania minimalne:

Długość ¹ [m]	Średnica przy pięcie [cm]	Średnica w połowie długości [cm]	Średnica przy okuciu ² [cm]
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

W przypadku montażu do steng żagli rejowych należy zwiększyć wymiary przedstawione w tabeli o 10 %.

- Założenie między stengą a masztem musi wynosić minimum 10-krotność wymaganej średnicy pięty stengi.

¹ Całkowita długość stengi, bez topu.

² Średnica stengi na poziomie okucia topowego.

Artykuł 20.09 **Przepisy szczególne dotyczące bukszprytów**

1. Drewniane bukszpryty muszą spełniać przynajmniej niżej określone wymagania:

Długość ¹ [m]	Średnica przy dziobnicy [cm]	Średnica w połowie długości [cm]
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

2. Część bukszprytu znajdująca się pod pokładem musi mieć długość równą co najmniej czterem średnicom bukszprytu przy dziobnicy.
3. Średnica bukszprytu przy jego noku musi wynosić minimum 60 % jego średnicy przy dziobnicy.

Artykuł 20.10 **Przepisy szczególne dotyczące bomsteng**

1. Drewniane bomstengi muszą spełniać przynajmniej niżej określone wymagania:

Długość ² [m]	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Średnica przy stewie [cm]	7	10	14	17	21	24	28	31	35

2. Średnica bomstengi przy noku musi wynosić minimum 60 % jej średnicy przy stewie.

Artykuł 20.11 **Przepisy szczególne dotyczące bomów grota**

1. Drewniane bomy grota muszą spełniać przynajmniej niżej określone wymagania:

Długość ³ [m]	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Średnica [cm]	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27

2. Średnica przy sworzniu zwrotnicy musi wynosić minimum 72 % średnicy wyspecyfikowanej w tabeli.
3. Średnica przy rogu szotowym musi wynosić minimum 85 % średnicy wyspecyfikowanej w tabeli.

¹ Całkowita długość bukszprytu.

² Całkowita długość bomstengi.

³ Całkowita długość bomu grota.

4. Największa średnica musi przypadać w dwóch trzecich długości od strony masztu.
5. W przypadku:
 - a) gdy kąt pomiędzy głównym bomem a likiem wolnym żagla jest mniejszy niż 65° , a szot grota jest zamocowany na noku bomu; lub
 - b) gdy punkt przyłożenia szotu nie jest w jednej linii z rogiem szotowym,
 organ inspekcyjny może zażądać zwiększenia średnicy zgodnie z art. 20.05 ust. 2.
6. Organ inspekcyjny ma prawo dopuścić mniejsze wymiary niż przedstawione w tabeli, w przypadku gdy powierzchnia żagla jest mniejsza niż 50 m^2 .

Artykuł 20.12 **Przepisy szczególne dotyczące gaffi**

1. Drewniane gaffe muszą spełniać przynajmniej niżej określone wymagania:

Długość ¹ [m]	4	5	6	7	8	9	10
Średnica [cm]	10	12	14	16	17	18	20

2. Długość niepodpartej części gaffa nie może być większa niż 75 % długości całkowitej.
3. Wytrzymałość na zerwanie wieloramiennika musi być przynajmniej 1,2 raza większa od wytrzymałości na zerwanie pikfału.
4. Kąt wierzchołka wieloramiennika może wynosić najwyżej 60° .
5. W przypadku, gdy na zasadzie odstępstwa od ust. 4 kąt wierzchołka wieloramiennika wynosi ponad 60° , wytrzymałość na zerwanie musi być dopasowana do sił, które mogą w takim wypadku wystąpić.
6. W przypadku gdy powierzchnia żagla jest mniejsza niż 50 m^2 , organ inspekcyjny ma prawo dopuścić mniejsze wymiary niż przedstawione w tabeli.

Artykuł 20.13 **Wymagania ogólne dla olinowania stałego i ruchomego**

1. Olinowanie stałe i ruchome musi spełniać wymogi wytrzymałości mechanicznej zgodnie z art. 20.14 i 20.15.
2. Połączenia lin stalowych mogą być realizowane w postaci:
 - a) splotów,
 - b) tulei zaciskowych; lub
 - c) tulei uszczelniających.
 Wykonane sploty muszą być obwiązane, a końcówki opracowane.
3. Każde oko liny musi być wyposażone w sercówkę.
4. Liny muszą być rozmieszczone w sposób nieutrudniający korzystania z wejść i zejść.

Artykuł 20.14 **Przepisy szczególne dotyczące olinowania stałego**

¹ Całkowita długość gaffa.

1. Foksztagi i fokwanty muszą przynajmniej spełniać niżej określone wymagania:

Długość masztu ¹ [m]	11	12	13	14	15	16	17	18
Wytrzymałość na zerwanie foksztagu [kN]	160	172	185	200	220	244	269	294
Wytrzymałość na zerwanie want [kN]	355	415	450	485	525	540	630	720
Ilość lin want po każdej stronie	3	3	3	3	3	3	4	4

2. Baksztagi, topstengi, sztagi lataczy, bomstengi i watersztagi/waterbaksztagi muszą spełniać niżej określone wymagania minimalne:

Długość masztu ² [m]	<13	13-18	>18
Wytrzymałość na zerwanie baksztagu [kN]	89	119	159
Wytrzymałość na złamanie topstengi [kN]	89	119	159
Długość of topstengi [m]	<6	6-8	>8
Wytrzymałość na rozerwanie sztagu latacza [kN]	58	89	119
Długość bomstengi [m]	<5	5-7	>7
Wytrzymałość na rozerwanie watersztagów/waterbaksztagów [kN]	58	89	119

3. Preferowane wykonanie lin powinno być oparte na Metodzie Budowy Lin 6 × 7 FE w klasie wytrzymałości 1550 N/mm². Jako alternatywę można zastosować Metodę Budowy Lin 6 × 36 SE lub 6 × 19 FE w tej samej klasie wytrzymałości. Ze względu na większą elastyczność Metody 6 × 19, wytrzymałości na rozciąganie podane w tabeli powyżej należy zwiększyć o 10 %. Inne konstrukcje lin są dopuszczalne, o ile mają porównywalne właściwości.
4. W przypadku stosowania takielunku sztywnego wytrzymałości na rozciąganie podane w tabeli powyżej należy zwiększyć o 30 %.
5. Do olinowania mogą być stosowane wyłącznie zatwierdzone typy widełek, oczek oraz śrub.
6. Śruby, widełki, oczka oraz ściągacze muszą mieć możliwość właściwego zabezpieczenia.
7. Wytrzymałość na rozerwanie watersztagu musi być przynajmniej o 1,2 raza większa od wytrzymałości na złamanie sztagów kliwrów i lataczy.
8. Dla statków o wyporności poniżej 30 m³ organ inspekcyjny może dopuścić przedstawione w poniższej tabeli zmniejszone wartości wytrzymałości na zerwanie:

Wyporność podzielona przez ilość masztów [m ³]	Zmniejszenie [%]
>20 to 30	20
10 to 20	35
< 10	60

Artykuł 20.15
Przepisy szczególne dotyczące olinowania ruchomego

¹ Odległość od topu lub salingu do pokładu.

² Odległość od topu lub salingu do pokładu.

1. W przypadku olinowania ruchomego należy stosować liny włókienne lub stalowe. Wytrzymałość na rozerwanie i średnice olinowania ruchomego muszą w zależności od powierzchni żagla spełniać poniższe wymagania:

Typ olinowania	Materiał na linę	Powierzchnia żagla [m ²]	Minimalna wytrzymałość na rozerwanie [kN]	Średnica liny [mm]
Fał sztaksla	Drut stalowy	do 35	20	6
		> 35	38	8
	Włókna (polipropylen-PP)	Średnica liny minimum 14 mm i jeden krążek linowy na każde rozpoczęte 25 m ² powierzchni		
Fał żagla gaflowego Fał marszagla	Drut stalowy	do 50	20	6
		> 50 to 80	30	8
		> 80 to 120	60	10
		>120 to 160	80	12
	Włókna (PP)	Średnica liny minimum 18 mm i jeden krążek linowy na każde rozpoczęte 30 m ² powierzchni		
Szot sztaksla	Włókna (PP)	do 40	14	
		> 40	18	
	Dla powierzchni żagla powyżej 30 m ² , szot powinien być wykonany jako talia lub mieć możliwość obsługi za pomocą wyciągu.			
Szot żagla gaflowego i marszagla	Drut stalowy	< 100	60	10
		100 to 150	85	12
		> 150	116	14
	W przypadku szotów marszagla niezbędne jest zastosowanie złączy elastycznych (od strony dziobu).			
	Włókna (PP)	Średnica liny minimum 18 mm i minimum 3 krążki linowe. W przypadku żagli o powierzchni powyżej 60 m ² , jeden krążek na każde 20 m ²		

2. Olinowanie ruchome, które spełnia rolę usztywnienia, musi mieć wytrzymałość na rozerwanie odpowiadającą wytrzymałości odnośnego sztagu lub wanty.
3. W przypadku zastosowania innych materiałów niż wymienione w ust. 1 muszą być dotrzymane wartości wytrzymałości mechanicznej podane w tabeli w ust. 1.

Stosowanie lin polietylenowych jest niedozwolone.

Artykuł 20.16 **Okucia i elementy olinowania**

1. W przypadku zastosowania lin stalowych lub włókiennych średnice krążków (mierzone od osi liny do osi liny) muszą spełniać przynajmniej poniższe wymagania:

Drut stalowy [mm]	6	7	8	9	10	11	12
Włókno [mm]	16	18	20	22	24	26	28
Krażek linowy [mm]	100	110	120	130	145	155	165

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 średnica krążków linowych może być równa 6-krotności średnicy liny stalowej o ile lina nie przesuwają się stale po krążku.
3. Wytrzymałość na złamanie okuć (np. widełek, oczek, ściągaczy, wnęk kotwicznych, śrub, pierścieni i szekli) musi być zgodna z wytrzymałością na rozerwanie przymocowanego do nich olinowania stałego lub ruchomego.
4. Mocowanie podwężi burtowych sztagów i want musi być wykonane w taki sposób, aby przenosić obciążenia, którym będą poddawane.
5. Do każdego oczka może być przymocowana tylko jedna szkla i przynależne do niej sztag lub wanta.
6. Błoczki fałów i topenant muszą być w bezpieczny sposób przymocowane do masztu, a wieloramienniki obrotowe używane do ich mocowania muszą być w dobrym stanie technicznym.
7. Elementy mocujące śrub oczkowych, rozki, nagle oraz kołkownice muszą być wykonane w taki sposób, aby były zdolne do przeniesienia sił, którym będą poddawane.

Artykuł 20.17 **Żagle**

- Należy zapewnić, aby żagle mogły być stawiane w sposób prosty, szybki i bezpieczny.
- Powierzchnia żagli musi być odpowiednia dla typu statku oraz jego wyporności.

Artykuł 20.18 **Wyposażenie**

- Statki wyposażone w bomstengę lub bukszpryt muszą być wyposażone w odpowiednią siatkę i wystarczającą liczbę urządzeń podtrzymujących i napinających.
- Wyposażenie wymienione w ust. 1 może być zbędne w przypadku, gdy bomstenga lub bukszpryt są wyposażone w handreling i pertę zwymiarowane w taki sposób, aby pozwolić na przymocowanie pasów bezpieczeństwa.
- Do wykonania prac na olinowaniu niezbędne jest zapewnienie siodełka.

Artykuł 20.19
Testy

1. Stan techniczny olinowania powinien być sprawdzany przez organ inspekcyjny co 2,5 roku. Minimalny zakres kontroli powinien obejmować:
 - a) żagle wraz z likami, rogami szotowymi i oczkami do refowania;
 - b) stan masztów i drzewc;
 - c) stan olinowania stałego i ruchomego wraz z połączeniami lin stalowych;
 - d) możliwość szybkiego i bezpiecznego refowania żagla;
 - e) prawidłowe mocowanie bloków fałów i topenant;
 - f) mocowanie kolumn masztów i inne punkty mocowania dla olinowania stałego i ruchomego stale połączone z konstrukcją statku;
 - g) wciągarki do obsługi żagli;
 - h) inne urządzenia, w które statek jest wyposażony na potrzeby żeglugi takie jak miecze i elementy do ich obsługi;
 - i) środki podjęte w celu zapobieżenia ocieraniu się drzewców, olinowania statycznego i ruchomego oraz żagli;
 - j) wyposażenie zgodnie z art. 20.18.
2. Część drewnianego masztu przechodząca przez pokład i znajdująca się pod nim musi być okresowo kontrolowana z częstotliwością ustaloną przez organ inspekcyjny, niemniej nie rzadziej niż przy okazji każdej inspekcji. Do tego celu należy zdemontować maszt.
3. Na pokładzie musi się znajdować świadectwo wystawione, opatrzone datą i podpisane przez organ inspekcyjny po ostatniej dokonanej inspekcji zgodnie z ust. 1.

ROZDZIAŁ 21

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA JEDNOSTEK PRZEZNACZONYCH DO ŁĄCZENIA W ZESTAWY PCHANE, HOLOWANE LUB SPRZĘŻONE

Artykuł 21.01 **Jednostki pchające**

1. Jednostki przeznaczone do pchania powinny być zaopatrzone w odpowiednie urządzenia do pchania. Muszą być tak zaprojektowane i wyposażone, aby:
 - a) umożliwić łatwe i bezpieczne przejście na pchaną jednostkę, również gdy użyto urządzeń sprzęgających;
 - b) umożliwić zajęcie stałego położenia względem sprzężonej(-ych) jednostki (jednostek) oraz
 - c) uniknąć przemieszczania się jednostek względem siebie.
2. Jeśli do sprzęgania stosowane są liny sprzęgające, jednostka przeznaczona do pchania musi być wyposażona w co najmniej dwie specjalne wciągarki lub podobne urządzenia przeznaczone do naciągania lin.
3. Sprzęt sprzęgający powinien umożliwiać utworzenie sztywnego połączenia z pchaną(-ymi) jednostką(-ami).

W przypadku zestawów pchanych składających się z jednostki pchającej i tylko jednej jednostki pchanej urządzenia sprzęgające mogą umożliwiać również sprzężenie elastyczne. Urządzenia napędowe niezbędne do tego pobierają z łatwością moc przesyłową oraz są proste i bezpieczne w obsłudze. Artykuły 6.02–6.04 stosuje się odpowiednio w odniesieniu do tych urządzeń napędowych.

4. Pchacze, zgodnie z art. 3.03 ust. 1 lit. a), nie muszą posiadać grodzi zderzeniowej.

Artykuł 21.02 **Jednostki pchane**

1. Do barek pchanych nieposiadających urządzeń sterowniczych, pomieszczeń dla załogi, maszynowni lub kotłowni nie mają zastosowania przepisy:
 - a) rozdziałów 5–7 i 15;
 - b) artykułu 8.08 ust. 2-8, art. 13.02 i art. 13.08 ust. 1.

Jeśli na barkach znajdują się urządzenia sterownicze, pomieszczenia dla załogi, maszynownie lub kotłownie, stosuje się odpowiednie wymagania niniejszego załącznika.

2. Barek pchanych przewożonych statkiem o długości L nieprzekraczającej 40 m dotyczy ponadto:
 - a) jeżeli część czołowa może przyjąć ciężar co najmniej 2,5 raza większy niż gródź zderzeniowa statku żeglugi śródlądowej przy takim samym zanurzeniu, zbudowanym zgodnie z przepisami uznanej instytucji klasyfikacyjnej, można nie używać wodoszczelnej grodzi poprzecznej, o której mowa w art. 3.03 ust. 1;
 - b) na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8.08 ust. 1 zwalnia się z obowiązku odpompowywania trudno dostępnych pomieszczeń z podwójnym dnem, jeśli ich objętość nie przekracza 5 % wyporności objętościowej barki pchanej przewożonej statkiem przy maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu.
3. Jednostki, które mają być pchane, powinny być wyposażone w urządzenia sprzęgające zapewniające bezpieczne połączenie z innymi jednostkami.

Artykuł 21.03

Jednostki przemieszczające jednostki sprzężone

Jednostki przeznaczone do przemieszczania sprzężonych jednostek powinny być wyposażone w pachoły lub podobne urządzenia w liczbie i ustawieniu umożliwiającym bezpieczne połączenie ze sprzężonymi jednostkami.

Artykuł 21.04

Jednostki przemieszczane w zestawie

Jednostki, które mają być przemieszczane w zestawie, muszą być wyposażone w urządzenia sprzęgające, pachoły lub podobne urządzenia w liczbie i ustawieniu zapewniającym bezpieczne połączenie z jednostką lub pozostałymi jednostkami zestawu.

Artykuł 21.05

Jednostki przeznaczone do holowania

1. Jednostki przeznaczone do holowania powinny spełniać następujące wymagania:
 - a) sprzęt holowniczy powinien być rozmieszczony w taki sposób, aby jego użytkowanie nie zagrażało bezpieczeństwu jednostki, załogi lub ładunku.
 - b) jednostki holujące powinny być wyposażone w hak holowniczy, który może być bezpiecznie zwolniony ze sterówki; nie obowiązuje to w przypadku, gdy konstrukcja lub inne urządzenia zabezpieczają jednostkę przed wywróceniem.
 - c) sprzęt holowniczy składa się z wciągarki lub haka holowniczego. Sprzęt holowniczy znajduje się przed płaszczyzną obrotową śruby. Nie dotyczy to holowników sterowanych przez urządzenie napędowe, jak ster-śrubę czy pędnik cykloidalny.
 - d) na zasadzie odstępstwa od lit. c), w przypadku jednostek przeznaczonych tylko do asysty holowniczej jednostek z napędem mechanicznym — zgodnie z policyjnymi przepisami dotyczącymi żeglugi właściwymi dla państw członkowskich — jako sprzęt holowniczy wystarczy pachoł lub podobne urządzenie. Litera b) obowiązuje odpowiednio.
 - e) w przypadku niebezpieczeństwa zaplątania się lin holowniczych w części rufowej należy umieścić poręcz holownicze wraz z zaciskami lin.
2. Statki o całkowitej długości L przekraczającej 86 m nie mogą być dopuszczone do holowania w dół rzeki.

Artykuł 21.06

Próby w ruchu zestawów

- 1 W przypadku wydawania pozwolenia dla pchacza, statku towarowego motorowego, zbiornikowca motorowego lub motorowego urządzenia pływającego przeznaczonego do przemieszczania jednostek w zestawie sprzężonym lub wprowadzania odpowiednich adnotacji do świadectwa klasyfikacyjnego organ inspekcyjny określa, czy i jakie formacje mają być przedstawione i zarządza próby w ruchu, które uważa za stosowne, zgodnie z art. 5.02, w zestawie z wnioskowaną(-ymi) formacją(-ami). Formacje muszą wówczas spełniać przepisy art. 5.02–5.10.

Organ inspekcyjny upewnia się, czy zabezpieczone jest sztywne połączenie podczas manewrów, zgodnie z przepisami rozdziału 5.

- 2 Jeśli podczas prób w ruchu, o których mowa w ust. 1, zastosowane zostaną specjalne instalacje w jednostkach przemieszczanych w zestawie, takie jak urządzenia sterownicze, mechaniczne urządzenia napędowe, sprzęt sterowy i złącza elastyczne, aby spełnić wymagania zawarte w art. 5.02–5.10, do świadectwa zdolności żeglugowej jednostki przemieszczającej zestaw wprowadza się informacje dotyczące: formacji, pozycji, nazwy i jednolitych europejskich numerów identyfikacyjnego statku jednostek, które wyposażono w te specjalne instalacje.

Artykuł 21.07

Wpisy do świadectwa zdolności żeglugowej

- 1 Jeśli jednostka przemieszcza zestaw lub jest przemieszczana w zestawie, należy zamieścić w świadectwie zdolności żeglugowej informację, że jest do tego dostosowana zgodnie z wymaganiami, o których mowa w art. 21.01–21.06.
- 2 Do świadectwa zdolności żeglugowej jednostki przemieszczającej wprowadza się następujące informacje:
- a) dopuszczone zestawy i formacje;
 - b) rodzaj sprzężeń;
 - c) maksymalne stwierdzone siły połączenia, oraz
 - d) w odpowiednim przypadku, minimalną siłę rozrywającą lin sprzęgających w połączeniu wzdlużnym, jak również liczbę prowadnic lin.

ROZDZIAŁ 22

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA URZĄDZEŃ PŁYWAJĄCYCH

Artykuł 22.01 **Przepisy ogólne**

Rozdziały 3, 7–17 i 21 stosuje się do urządzeń pływających w odniesieniu do budowy i wyposażenia. Urządzeń pływających z napędem mechanicznym dotyczą dodatkowo przepisy rozdziałów 5 i 6. Napędy pozwalające jedynie na niewielkie przemieszczenia nie są uznawane za napędy mechaniczne.

Artykuł 22.02 **Odstępstwa**

1.
 - a) artykuł 3.03 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio;
 - b) artykuł 7.02 stosuje się odpowiednio;
 - c) maksymalny poziom ciśnienia akustycznego, zgodnie z art. 15.02 ust. 5, zdanie drugie, może być przekroczony podczas działania urządzeń roboczych, jeśli wówczas nikt nie nocuje na pokładzie;
 - d) organ inspekcyjny może zgodzić się na odstępstwa od pozostałych wymagań dotyczących konstrukcji, wyposażenia i sprzętu, pod warunkiem zapewnienia jednakowego poziomu bezpieczeństwa w każdym przypadku.
2. Organ inspekcyjny może odstąpić od stosowania następujących przepisów:
 - a) artykuł 13.01 ust. 1 nie ma zastosowania, jeśli podczas działania urządzeń roboczych urządzenie pływające może być bezpiecznie zakotwiczone za pomocą kotwicy lub pali cumowniczych. Urządzenie pływające z własnym napędem mechanicznym musi jednak posiadać co najmniej jedną kotwicę, zgodnie z art. 13.01 ust. 1, gdzie współczynnik empiryczny k równy jest 45, a T oznacza najmniejszą wysokość boczną H ;
 - b) artykuł 15.02 ust. 1 druga część zdania, jeśli pomieszczenia można wystarczająco oświetlić elektrycznie.
3. Dodatkowo obowiązuje:
 - a) w art. 8.06 ust. 2 zdanie drugie: pompa zęzowa musi być napędzana mechanicznie;
 - b) w art. 8.08 ust. 3: natężenie dźwięku podczas działania urządzeń roboczych może przekroczyć wartość 65 dB(A) w odległości 25 m od burty urządzenia wolno pływającego;
 - c) w art. 13.03 ust. 1: w przypadku pracujących urządzeń wolno stojących na pokładzie musi znajdować się co najmniej jedna gaśnica przenośna;
 - d) w art. 17.02 ust. 2: oprócz instalacji gazu płynnego do użytku wewnętrznego na statku mogą znajdować się również instalacje gazu płynnego. Urządzenia te wraz z osprzętem spełniają przepisy właściwego państwa członkowskiego.

Artykuł 22.03

Wymagania dodatkowe

1. Urządzenia pływające, na których podczas pracy znajdują się ludzie, powinny być wyposażone w ogólny system alarmowy. Sygnał alarmu musi się wyraźnie różnić od innych sygnałów i musi wywoływać we wszystkich pomieszczeniach dla załogi i na stanowiskach roboczych poziom ciśnienia akustycznego, który jest o co najmniej 5dB(A) wyższy od maksymalnego poziomu hałasu występującego na miejscu. Powinna istnieć możliwość uruchomienia systemu alarmowego ze sterówki i najważniejszych stanowisk obsługi.
2. Urządzenia robocze muszą ze względu na swoje obciążenie posiadać wystarczającą wytrzymałość i spełniać przepisy jednego z państw członkowskich Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŽR) lub dyrektywy 2006/42/WE¹, ze zmianami.
3. Stateczność i wytrzymałość urządzeń i, odpowiednio, ich umocowań muszą być takie, aby urządzenia te wytrzymały efekty spodziewanego przechyłu, przegłębienia lub przemieszczenia urządzenia pływającego.
4. Jeżeli ładunek podnoszony jest za pomocą dźwigu, to maksymalne dopuszczalne obciążenie wynikające ze stateczności i wytrzymałości musi być w wyraźnie widoczny sposób umieszczone na tablicy na pokładzie i na stanowiskach sterowniczych. Jeżeli udźwig można zwiększyć poprzez przyłączenie dodatkowych konstrukcji pływających, należy podać te wartości z dodatkowymi konstrukcjami pływającymi oraz bez nich.

Artykuł 22.04

Pozostały prześwit bezpieczny

1. Dla celów niniejszego rozdziału, w drodze odstępstwa od art. 1.01 niniejszego załącznika, pozostały prześwit bezpieczny to najmniejsza pionowa odległość między lustrem wody a najniższym punktem, powyżej którego urządzenie pływające przestaje być wodoszczelne, uwzględniając przegłębienie i przechył, wynikające z momentów, o których mowa w art. 22.07 ust. 4-9.
2. Zgodnie z art. 22.07 ust. 1 wystarczy, gdy pozostały prześwit bezpieczny dla otworów strugoszczelnych i odpornych na działanie warunków atmosferycznych wynosi 300 mm.
3. Pozostały prześwit bezpieczny dla otworów, które nie są strugoszczelne ani odporne na warunki atmosferyczne, musi wynosić co najmniej 400 mm.

Artykuł 22.05

Pozostała wolna burta

1. Dla celów niniejszego rozdziału, w drodze odstępstwa od art. 1.01 niniejszego załącznika, pozostała wolna burta to najmniejsza pionowa odległość między lustrem wody a krawędzią pokładu, uwzględniając przegłębienie i przechył, wynikające z momentów, o których mowa w art. 22.07 ust. 4-9.
2. Zgodnie z art. 22.07 ust. 1, wystarczy, gdy pozostała wolna burta wynosi 300 mm.
3. Możliwe jest zmniejszenie pozostałej wolnej burty, jeśli spełniony jest art. 22.08.

¹ Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 roku w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157, 9.6.2006).

4. Jeżeli istnieje wyraźna różnica między kształtem scalonych materiałów pływających a pontonu, jak w przypadku cylindrycznych scalonych materiałów pływających lub scalonych materiałów pływających, której przekrój wykazuje więcej niż cztery boki, organ inspekcyjny może żądać lub zatwierdzić pozostałą wolną burtę, która nie spełnia przepisów ust. 2. Dotyczy to także urządzenia pływającego zawierającego kilka konstrukcji pływających.

Artykuł 22.06 **Próba przechyłu**

1. Dowód stateczności, zgodnie z art. 22.07 i 22.08, jest przeprowadzany na podstawie odpowiednio przeprowadzonej próby przechyłu.
2. Jeśli podczas próby przechyłu niemożliwe jest uzyskanie właściwego kąta przechyłu lub jeśli przeprowadzenie próby przechyłu jest niemożliwe z powodu trudności technicznych, zastępczo można dokonać obliczenia masy i środka ciężkości statku. Wynik obliczenia masy jest sprawdzany za pomocą pomiarów zanurzenia, przy czym różnica nie może przekraczać $\pm 5\%$.

Artykuł 22.07 **Dowód stateczności**

1. Należy stwierdzić, czy przy obciążeniach występujących podczas pracy i podróży zapewniony jest wystarczający pozostały prześwit bezpieczny i wystarczająca pozostała wolna burta. Suma kątów przechyłu i przegłębienia nie może przy tym przekroczyć 10° , a dno konstrukcji wodnej nie może się wynurzać.
2. Dowód stateczności zawiera następujące dane i dokumenty:
 - a) rysunki skalowane pływaków i urządzeń roboczych oraz szczegółowe dane wymagane do dowodu stateczności, takie jak objętości zbiorników, otwory umożliwiające dostęp do wnętrza statku;
 - b) dane lub krzywe hydrostatyczne;
 - c) krzywe ramion prostujących dla zapewnienia stateczności statycznej, jeśli wymagane zgodnie z ust. 5 lub art. 22.08;
 - d) opis warunków pracy wraz z odpowiednimi danymi na temat masy i środka ciężkości, w tym danymi dotyczącymi statku bez załadunku i podczas transportu;
 - e) obliczenia momentu przechylającego, przegłębającego i prostującego, wraz z danymi dotyczącymi występujących kątów przechyłu i przegłębienia oraz pozostałego prześwitu bezpiecznego i pozostałej wolnej burty;
 - f) zestawienie wyników obliczeń z wyszczególnieniem ograniczeń pracy i załadunku.
3. Dowód stateczności jest oparty na co najmniej następujących hipotetycznych załadunkach:
 - a) gęstość urobku dla pogłębiarki:
piasek i żwir: $1,5 \text{ t/m}^3$,
bardzo mokry piasek: $2,0 \text{ t/m}^3$,
ziemia średnio: $1,8 \text{ t/m}^3$,
mieszanka piasku i wody w rurociągach: $1,3 \text{ t/m}^3$;
 - b) w przypadku pogłębiarek chwytakowych wartości podane w lit. a) są zwiększone o 15% ;
 - c) w przypadku pogłębiarek hydraulicznych — na maksymalnej sile posuwu.
4. Test stateczności uwzględnia następujące momenty wynikające z:
 - a) załadunku;
 - b) asymetrycznej konstrukcji;
 - c) naporu wiatru;

- d) ruchu obrotowego w przypadku urządzeń z własnym napędem mechanicznym;
- e) przeciwnego prądu, o ile wymagane;
- f) balastu i zapasów;
- g) obciążenia pokładu i, w odpowiednich przypadkach, ładunku;
- h) swobodnej powierzchni cieczy;
- i) sił bezwładności;
- j) pozostałych urządzeń mechanicznych.

Należy dodać momenty, które mogą działać w tym samym czasie.

5. Moment wynikający z naporu wiatru oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$M_W = c \cdot P_W \cdot A_W \cdot \left(l_W + \frac{T}{2} \right) [kNm]$$

gdzie:

c = współczynnik oporu zależny od kształtu

Dla szkieletu konstrukcji $c = 1,2$ a dla dźwigara pełnościennego $c = 1,6$. Obydwie wielkości uwzględniają wpływ podmuchów wiatru.

Jako powierzchnię podlegającą działaniu wiatru uznaje się powierzchnię wyznaczoną przez linię obrysu szkieletu konstrukcji.

P_W = określony napór wiatru, przyjmuje się jednolitą wartość $0,25 \text{ kN/m}^2$;

A_W = powierzchnia burty statku powyżej wodnicy zgodnie z rozpatrywanym stanem załadowania w $[\text{m}^2]$;

l_W = odległość środka ciężkości powierzchni burty A_W od wodnicy zgodnie z rozpatrywanym stanem obciążenia w $[\text{m}]$.

6. Aby wyznaczyć momenty wynikające z ruchu obrotowego urządzenia pływającego z napędem mechanicznym, zgodnie z ust. 4 lit. d), stosuje się wzór określony w art. 19.03 ust. 6.
7. Moment wynikający z prądu przeciwnego, zgodnie z ust. 4 lit. e), należy uwzględnić tylko w przypadku urządzeń pływających zakotwiczonych lub zacumowanych w trakcie ich pracy w poprzek prądu wody.
8. Obliczając momenty wynikające z płynnego balastu i zapasów, zgodnie z ust. 4 lit. f), określa się najmniej korzystny dla stateczności poziom wypełnienia zbiorników oraz uwzględnia w wyliczeniach odpowiedni moment.
9. Jeśli oczekiwane jest przemieszczanie się ładunku i urządzeń roboczych, które wpłynie na zmianę stateczności, należy to we właściwy sposób uwzględnić, wyznaczając moment wynikający z sił bezwładności, zgodnie z ust. 4 lit. i).
10. Momenty prostujące dla pływaków z pionowymi ścianami bocznymi można obliczyć, używając następującego wzoru

$$M_R = 10 \cdot D \cdot \overline{MG} \cdot \sin \varphi [kNm]$$

gdzie:

\overline{MG} = wysokość metacentryczna w m;

φ = kąt przechyłu w stopniach.

Wzór ten obowiązuje dla kątów przechyłów do 10° lub do wartości kąta przechyłu odpowiadającej zanurzeniu krawędzi pokładu lub wynurzeniu dna. O wyniku decyduje mniejszy kąt. Wzór można stosować dla skośnych ścian bocznych dla kątów przechyłu do 5° ; w pozostałych przypadkach obowiązują warunki brzegowe, zgodnie z ust. 3-9.

Jeśli szczególny kształt obiektów pływających nie pozwala na takie uproszczenie, wymagane jest zastosowanie krzywych ramion prostujących zgodnie z ust. 2 lit. c).

Artykuł 22.08

Dowody stateczności w przypadku zmniejszonej pozostałej wolnej burty

Jeśli stosowana jest zmniejszona pozostała wolna burta, zgodnie z art. 22.05 ust. 3, należy dla wszystkich warunków działania dowieść, że:

- a) po korekcie dla swobodnych powierzchni cieczy wysokość metacentryczna wynosi co najmniej 0,15 m;
- b) dla wartości przechyłów pomiędzy 0° i 30° ramię prostujące wynosi co najmniej

$$h = 0,30 - 0,28 \cdot \varphi_n [m]$$

φ_n to wartość kąta przechyłu, od której krzywa ramion prostujących przyjmuje wartości ujemne (zakres stateczności). Nie powinna być ona mniejsza niż 20° lub 0,35 rad; we wzorze stosuje się wartości co najwyżej 30° lub 0,52 rad, gdzie jednostką φ_n jest radian (rad) (1°=0,01745 rad);

- c) suma kątów przechyłu i przegłębienia nie przekracza 10°;
- d) istnieje pozostały prześwit bezpieczny, zgodnie z art. 22.04;
- e) istnieje pozostała wolna burta długości co najmniej 0,05 m;
- f) dla wartości kątów przechyłów pomiędzy 0° i 30° istnieje pozostałe ramię o długości co najmniej

$$h = 0,20 - 0,23 \cdot \varphi_n [m]$$

φ_n to wartość kąta przechyłu, od którego krzywa ramion prostujących przyjmuje wartości ujemne; we wzorze stosuje się wartości co najwyżej 30° lub 0,52 rad.

Pozostałe ramię prostujące to maksymalna różnica między krzywą ramienia prostującego i krzywą przechyłu dla przechyłu o wartości między 0° i 30°. Jeśli otwór prowadzący do wnętrza statku znajduje się pod wodą przy kącie przechyłu mniejszym od kąta przechyłu przy maksymalnej różnicy, jako ten kąt przechyłu traktuje się wymagane pozostałe ramię.

Artykuł 22.09

Oznakowanie i wskaźniki zanurzenia

Oznakowanie i wskaźniki zanurzenia powinny być przymocowane zgodnie z, odpowiednio, art. 4.03 i 4.04.

Artykuł 22.10

Urządzenia pływające bez dowodu stateczności

1. Można nie stosować przepisów art. 22.04–22.08 dla urządzeń pływających:
 - a) których urządzenie robocze nie może w żaden sposób zmienić ich przechyłu lub przegłębienia, i
 - b) w przypadku których można wykluczyć przesunięcie środka ciężkości.
2. Jednakże,
 - a) przy maksymalnym obciążeniu prześwit bezpieczny powinien wynosić 300 mm, a wolna burta 150 mm; i
 - b) dla otworów, które nie są strugoszczelne ani odporne na działanie warunków atmosferycznych, prześwit bezpieczny powinien wynosić 500 mm.

ROZDZIAŁ 23

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE ŁODZI ROBOCZYCH

Artykuł 23.01 **Warunki pracy**

Łodzie robocze opisane w świadectwie zdolności żeglugowej mogą pływać poza miejscem pracy tylko, jeśli są niezaladowane. Ograniczenie to powinno być umieszczone w świadectwie zdolności żeglugowej.

W tym celu łodzie robocze powinny posiadać zaświadczenie wydane przez upoważnione organy, określające czas trwania prac i granice geograficzne stanowiska robocze jednostki.

Artykuł 23.02 **Zastosowanie części II**

Konstrukcja i wyposażenie łodzi roboczych powinny być zgodne z rozdziałami 3–17 części II, chyba że inaczej określono w tym rozdziale.

Artykuł 23.03 **Odstępstwa**

1.
 - a) Artykuł 3.03 ust. 1 stosuje się odpowiednio;
 - b) Rozdziały 5 i 6 stosuje się odpowiednio, jeśli jednostka ma napęd mechaniczny;
 - c) Artykuł 13.02 ust. 2 lit. a) i b) stosuje się odpowiednio;
 - d) Organ inspekcyjny może zgodzić się na odstępstwa od pozostałych wymagań dotyczących konstrukcji, rozmieszczenia i wyposażenia pod warunkiem zapewnienia jednakowego poziomu bezpieczeństwa w każdym przypadku.
2. Organ inspekcyjny może odstąpić od następujących przepisów:
 - a) artykuł 8.08 ust. 2–8, jeśli nie jest wymagana żadna załoga;
 - b) artykuł 13.01 ust. 1 i 3, jeśli łódź roboczą można bezpiecznie zakotwiczyć za pomocą kotwic lub pali cumowniczych. Jednakże łodzie robocze z własnym napędem mechanicznym muszą mieć co najmniej jedną kotwicę spełniającą wymagania art. 13.01 ust. 1, gdzie współczynnik empiryczny k równy jest 45, a T oznacza najmniejszą wysokość boczną H ;
 - c) artykuł 13.02 ust. 1 lit. c) jeśli łódź robocza nie posiada napędu mechanicznego.

Artykuł 23.04 **Prześwit bezpieczny i wolna burta**

1. Jeśli łódź robocza używana jest jako barka rekultywacyjna lub szalanda dennoklapowa, prześwit bezpieczny poza przestrzenią ładunkową ładowni powinien wynosić co najmniej 300 mm, a wolna burta co najmniej 150 mm. Organ inspekcyjny może dopuścić mniejszą wolną burtę, jeśli obliczenia udowodnią, że stateczność zapewniona dla ładunku o masie $1,5t/m^3$ jest odpowiednia oraz że woda nie dociera do żadnej części pokładu. Należy uwzględnić działanie ładunku płynnego.
2. Przepisy art. 4.01 i 4.02 stosuje się odpowiednio dla łodzi roboczych nie ujętych w ust. 1. Organ inspekcyjny może określić odstępstwa od powyższych wartości prześwitu bezpiecznego i wolnej burty.

Artykuł 23.05
Łodzie towarzyszące

Łodzie towarzyszące nie są wymagane na łodziach roboczych, jeśli:

- a) łodzie robocze nie mają napędu mechanicznego, lub
- b) łodzie towarzyszące dostępne są gdzie indziej w miejscu pracy.

Zwolnienie to powinno być umieszczone na świadectwie zdolności żeglugowej.

ROZDZIAŁ 24

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE TRADYCYJNYCH JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH

Artykuł 24.01 **Zastosowanie części II i III**

1. Tradycyjne jednostki pływające budowane są zgodnie z zasadami dobrych praktyk w zakresie budownictwa okrętowego, zgodnie z warunkami technicznymi wybranego okresu historycznego.

Stan budowy, wyposażenia i wyposażenia tradycyjnej jednostki pływającej jest co najmniej zgodny z przepisami krajowymi państwa członkowskiego, w którym tradycyjna jednostka pływająca była pierwotnie eksploatowana w tej dacie historycznej.
2. Wszystkie części składowe, wyposażenie i sprzęt nieuwzględnione w stanie budowy, wyposażenia i montażu wyposażenia tradycyjnych jednostek pływających w wybranym okresie czasu spełniają wszystkie stosowne przepisy części II i III niniejszego Standardu.
3. W przypadku odchyień od aktualnie obowiązujących przepisów niniejszego Standardu organ inspekcyjny ustanawia równoważący poziom bezpieczeństwa, uwzględniający techniczne działanie tradycyjnej jednostki pływającej oraz jej wizualne wrażenie. Odchylenia te są dopuszczalne tylko wtedy, gdy jest to konieczne ze względu na konieczność zachowania historycznego charakteru jednostki.

Artykuł 24.02 **Uznanie i wpis do świadectwa zdolności żeglugowej**

1. Uznanie jednostki za tradycyjną jednostkę pływającą wymaga
 - a) wstępnej inspekcji przed pierwszym wydaniem świadectwa statku żeglugi śródlądowej, lub
 - b) specjalnej inspekcji przed wydaniem zmienionego świadectwa zdolności żeglugowej po przebudowie lub zmianie przeznaczenia jednostki na tradycyjną jednostkę pływającą.
2. Oprócz wymaganych dokumentów normatywnych, organowi inspekcyjnemu należy przedłożyć następujące dokumenty wraz z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli:
 - a) sprawozdanie eksperta sporządzone przez eksperta organu odpowiedzialnego za ochronę dziedzictwa kulturowego, posiadającego odpowiednią wiedzę fachową w danej dziedzinie lub eksperta z dziedziny tradycyjnych jednostek pływających, wydane w odpowiedzi na kontrolę, która została przeprowadzona nie wcześniej niż trzy miesiące przed złożeniem wniosku, zaświadczające, że spełniono wymogi art. 24.01 ust. 1, uznano, że jednostka nadaje się do wykorzystania zgodnie z art. 1.01 ust. 1 pkt 29 i że jest odpowiednio godna zachowania;
 - b) koncepcję eksploatacji;
 - c) koncepcję bezpieczeństwa opartą na koncepcji eksploatacji zgodnie z lit. b);
 - d) dokumentację tradycyjnej jednostki pływającej, składającą się z następujących części:
 - aa) szczegółowe informacje na temat stanu budowy, wyposażenia i wyposażenia jednostki przedstawionej do inspekcji w postaci odpowiednich opisów, rysunków, zdjęć i innych dokumentów;
 - bb) wykaz wymagań obowiązujących w wybranej dacie historycznej oraz ich kopie, o ile są one niezbędne do uzasadnienia odstępstw od wymagań części II i III niniejszego Standardu;
 - cc) dowód potwierdzający, że stan budowy, wyposażenia i sprzętu jednostki jest odpowiedni do obsługi jednostki jako tradycyjnej jednostki pływającej;
 - dd) rysunki, plany, obliczenia i dowody zgodne z niniejszym Standardem. Muszą one być zgodne ze stanem właściwym dla jednostki w momencie składania wniosku;

- ee) wykaz odstępstw dotyczących stanu budowy, wyposażenia i sprzętu statków zgodnie ze szczegółowymi informacjami zawartymi w lit. aa) od wymagań niniejszego Standardu, obowiązujących w momencie składania wniosku;
 - ff) dane dotyczące załogi tradycyjnej jednostki pływającej w wybranym okresie historycznym.
3. Wnioskodawca wnosi o datę historyczną dla tradycyjnej jednostki pływającej; data ta nie może być wybrana przed datą pierwszego wprowadzenia jednostki do eksploatacji. W przypadku repliki tradycyjnej jednostki pływającej data historyczna wynika z ekspertyzy biegłego zgodnie z ust. 2 lit. a).
4. Na podstawie powyższej dokumentacji i inspekcji przeprowadzonej zgodnie z ust. 1 organ inspekcyjny ocenia zgodność zgodnie z art. 1.01 ust. 1.29 i art. 24.01, a uznanie jednostki za "tradycyjną jednostkę pływającą" wpisuje się w pkt 2 świadectwa zdolności żeglugowej.
- Ocena zgodności, zgodnie z ust. 2 lit. a), nie może być przeprowadzana na podstawie opinii eksperta w zakresie tradycyjnych jednostek pływających ani na podstawie ekspertyzy.
5. Oprócz wpisu do wykazu "tradycyjna jednostka pływająca", należy wydać załącznik "tradycyjna jednostka pływająca" zgodnie ze wzorem określonym w części V załącznika 3. Poniższy wpis należy wykazać w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej:
- ‘Zob. Załącznik dot. tradycyjnych jednostek pływających.’
6. Jeżeli stwierdzone zostaną niezgodności z wersją niniejszego Standardu mającego zastosowanie w momencie składania wniosku w dokumentacji, o której mowa w ust. 2 lit. d) pkt ee), lub podczas kontroli, o której mowa w ust. 1, wówczas
- a) podczas rejsu na pokładzie jednostki może pozostać jedynie załoga lub osoby pozostające tam oficjalnie, oraz
 - b) obsługiwane łatwo dostępne maszyny lub urządzenia o napędzie mechanicznym na pokładzie jest dozwolone tylko wtedy, gdy na pokładzie nie ma nikogo, z wyjątkiem załogi lub osób pozostających na pokładzie oficjalnie.

Poniższy wpis należy wykazać w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej.

'Osoby inne niż załoga lub osoby pozostające na pokładzie jednostki oficjalnie mogą przebywać na nim wyłącznie wtedy, gdy jednostki są bezpiecznie zacumowane i nie działają swobodnie dostępne maszyny i sprzęt o napędzie mechanicznym'.

Artykuł 24.03 **Inne przepisy i wymagania**

1. Organ inspekcyjny określa, zgodnie z zasadami działania i zasadami bezpieczeństwa określonymi w art. 24.02 ust. 2 lit. b) i c), a także stanem budowy, wyposażenia i sprzętu tradycyjnych jednostek pływających:
- a) minimalny poziom obsady załogowej i kwalifikacje załogi;
 - b) dopuszczalną liczbę osób, do której można ograniczyć obsadę załogową do minimum;
 - c) ograniczenia dotyczące warunków pobytu osób innych niż członkowie załogi na pokładzie;
 - d) dopuszczalne obciążenie, które można zmniejszyć do "zera";
 - e) dopuszczalny obszar eksploatacji;
 - f) ograniczenia meteorologiczne;
 - g) ograniczenia żeglugowe;
 - h) dalsze warunki ograniczające.

2. W przypadku kontroli okresowych organ inspekcyjny może zmienić warunki zgodnie z art. 24.03 ust. 1 i art. 24.01 ust. 3 na podstawie dalszego opracowywania przepisów technicznych niniejszego Standardu. Zmiany te wpisuje się do załącznika dotyczącego tradycyjnej jednostki pływającej na świadectwie zdolności żeglugowej.

ROZDZIAŁ 25

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW MORSKICH

Artykuł 25.01

Przepisy dotyczące Renu (Rejon R)

1. Statki morskie uprawiające żeglugę na Renie powinny spełniać odpowiednie krajowe i międzynarodowe przepisy dotyczące wymagań technicznych w zakresie budowy, wyposażenia i środowiska statków morskich oraz musi być to możliwe do potwierdzenia za pomocą niezbędnych świadectw.
2. Statki morskie muszą spełniać następujące przepisy niniejszego Standardu oprócz wymogów określonych w ust. 1 w:
 - a) rozdziale 5;
 - b) do rozdziału 6:
artykule 6.01 ust. 1 i artykule 6.02 ust. 1 i 2;
 - c) do rozdziału 7:
artykule 7.01 ust. 2, artykule 7.02 ust. 1 i 3, ust. 1 i 2, artykule 7.05 ust. 2,
artykule 7.13 dla statków morskich zaprojektowanych dla nawigacji radarowej przez jedną osobę;
 - d) do rozdziału 8
Artykuł 8.03 ust. 3 w odniesieniu do statków morskich, gdy można wyłączyć ze sterówki automatyczne urządzenie odcinające; art. 8.05 ust. 13, art. 8.08 ust. 10, art. 8.09 ust. 1 i 2 oraz art. 8.10.
Zaryglowanie zamknięć w sposób przewidziany w art. 8.08 ust. 10 należy uważać za zaplombowanie zamknięć systemu żezowego, przez który można wypompować wody zaolejone ze statku. Klucz lub klucze do takich rygli należy odpowiednio oznaczyć i przechowywać w oznaczonym i centralnym miejscu.
System monitorowania i kontroli zrzutu oleju zgodny z prawidłem 16 MARPOL 73/78 uważa się za równoznaczny z zablokowaniem zamknięć w pozycji określonej w art. 8.08 ust. 10. Istnienie systemu monitorowania i kontroli musi być poświadczony międzynarodowym certyfikatem zapobiegania zanieczyszczeniu olejami (IOPP) zgodnym z Konwencją MARPOL 73/78.
Jeżeli z zaświadczenia IOPP wynika, że statek jest wyposażony w zbiorniki zbiorcze umożliwiające zatrzymywanie na pokładzie całej wody oleistej i resztek olejowych, należy uznać, że spełnione są wymogi art. 8.09 ust. 2;
 - e) do rozdziału 10:
artykule 10.17;
 - f) do rozdziału 13:
artykule 13.01 i art. 13.02 ust. 1;
 - g) rozdział 21,
do statków morskich, które mogą wchodzić w skład zestawu;
 - h) rozdział 27:
Rozdział 27 uważa się za spełniony, jeżeli stateczność jest zgodna z obowiązującymi rezolucjami MOM, odpowiednimi dokumentami dotyczącymi stateczności przyjętymi przez właściwy organ oraz gdy kontenery są zabezpieczone w zwyczajowy sposób przyjęty w żegludzie morskiej.

ROZDZIAŁ 26

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW REKREACYJNYCH

Artykuł 26.01 **Zastosowanie części II**

1. Statków rekreacyjnych dotyczą przepisy:
 - a) z rozdziału 3:
artykuł 3.01, art. 3.02 ust. 1 lit. a) i ust. 2, art. 3.03 ust. 1 lit. a) i ust. 6 oraz art. 3.04 ust. 1;
 - b) rozdział 5;
 - c) z rozdziału 6:
artykuł 6.01 ust. 1 i art. 6.08;
 - d) z rozdziału 7:
artykuł 7.01 ust. 1 i 2, art. 7.02; art. 7.03 ust. 1 i 2; art. 7.04 ust. 1; art. 7.05 ust. 2; art. 7.13, jeśli na statku znajduje się jednoosobowe stanowisko radarowe;
 - e) z rozdziału 8:
artykuł 8.01 ust. 1 i 2; art. 8.02 ust. 1 i 2; art. 8.03 ust. 1 i 3; art. 8.04; art. 8.05 ust. 1-10 i 13), art. 8.06, art. 8.07, dodane; art. 8.08 ust. 1, 2, 5, 7, 10, art. 8.09 ust. 1 i art. 8.10;
 - f) rozdział 9;
 - g) z rozdziału 10:
artykułu 10.01 ust. 1, odpowiednio;
 - h) z rozdziału 13:
artykułu 13.01 ust. 2, 3 i 5-14, artykułu 13.02 ust. 1 lit. a)-c), i ust. 3 lit. a) i e)-h), artykułu 13.03 ust. 1 lit. a), b) i d): niemniej powinny być co najmniej dwie gaśnice przeciwpożarowe na pokładzie; artykułu 13.03 ust. 2-6, artykułów 13.04, 13.05, oraz 13.08;
 - i) rozdział 16;
 - j) rozdział 17.

2. Pierwsza inspekcja i inspekcje okresowe statków rekreacyjnych objętych dyrektywą 2013/53/EU¹, dotyczą tylko :
 - a) artykułu 6.08, jeśli zainstalowany jest wskaźnik skrętu;
 - b) artykułu 7.01 ust. 2, art. 7.02, art. 7.03 ust. 1 i art. 7.13, jeśli na statku znajduje się jednoosobowe stanowisko radarowe;
 - c) artykułu 8.01 ust. 2, art. 8.02 ust. 1, art. 8.03 ust. 3, art. 8.05 ust. 5, art. 8.08 ust. 2, art. 8.10;
 - d) artykułu 13.01 ust. 2, 3, 6 i 14, artykułu 13.02 ust. 1 lit. b i c, ust. 3 lit. a i e-h, artykułu 13.03 ust. 1 lit. b i d i ust. 2-6, i artykułu 13.08;
 - e) Rozdział 16;
 - f) z rozdziału 17:
 - aa) artykułu 17.12;
 - bb) artykułu 17.13; kontrola badania instalacji gazu płynnego musi być przeprowadzona zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2013/53/UE, a zaświadczenie o inspekcji należy przedstawić organowi inspekcyjnemu;
 - cc) artykułu 17.14 i 17.15; instalacje gazu płynnego muszą spełniać wymagania dyrektywy 2013/53/UE;
 - dd) całego rozdziału 17, jeśli instalacja gazu płynnego jest zamontowana na statku rekreacyjnym będącym w eksploatacji.

¹ Dyrektywa 2013/53/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2013 roku w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE (Dz.U. L 354, 28.12.2013).

ROZDZIAŁ 27

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE KONTENEROWCÓW

Artykuł 27.01

Przepisy ogólne

1. Przepisy tego rozdziału stosuje się dla kontenerowców, jeżeli zgodnie z przepisami nawigacyjnymi obowiązującymi w państwach członkowskich wymagane są dokumenty stateczności.

Dokumenty stateczności muszą być sprawdzone lub przedłożone do sprawdzenia przez organ inspekcyjny oraz opatrzone odpowiednią pieczęcią.

2. Dokumenty stateczności muszą dostarczyć kapitanowi zrozumiałych informacji o stateczności statku przy każdym rodzaju załadunku.

Dokumenty stateczności muszą zawierać co najmniej:

- a) informacje o dopuszczalnym współczynniku stateczności, dopuszczalnych wartościach \overline{KG} - oraz dopuszczalnych wysokościach środka ciężkości ładunku;
 - b) dane dotyczące dostępnych miejsc do wypełnienia wodą balastową;
 - c) arkusze sprawdzania stateczności;
 - d) instrukcje obliczeń lub ich przykłady dla potrzeb kapitana.
3. Stwierdzenie stateczności transportu zarówno zabezpieczonych, jak i niezabezpieczonych kontenerów znajdujących się na tym samym statku powinno być obliczane innymi metodami dla zabezpieczonych, a innymi dla niezabezpieczonych kontenerów.
 4. Załadunek kontenerów uważa się za zabezpieczony tylko w wypadku, jeśli poszczególne kontenery są mocno przyczepione do kadłuba statku za pomocą linek mocujących lub urządzeń szepiających, a ich pozycja podczas podróży nie może zostać zmieniona.

Artykuł 27.02

Warunki szczególne i metoda obliczania potwierdzenia stateczności dla transportu kontenerów niezabezpieczonych

1. Wszystkie sposoby obliczania stateczności statku w przypadku kontenerów niezabezpieczonych muszą uwzględniać następujące warunki szczególne:
 - a) wysokość metacentryczna \overline{MG} nie powinna być mniejsza niż 1,00 m.
 - b) kąt przechyłu nie powinien przekroczyć 5°, a krawędź pokładu nie powinna być zanurzona w wyniku jednoczesnego działania siły odśrodkowej przy skręcaniu statku, naporu wiatru i swobodnej powierzchni cieczy.
 - c) przechył wynikający z działania siły odśrodkowej spowodowanej skręcaniem statku należy określić zgodnie z następującym wzorem:

$$h_{KZ} = c_{KZ} \cdot \frac{v^2}{L_{WL}} \cdot \left(\overline{KG} - \frac{T'}{2} \right) [m]$$

gdzie:

- | | |
|-----------------|---|
| c_{KZ} | parametr ($c_{KZ} = 0,04$) [s^2/m]; |
| v | t maksymalna prędkość statku względem wody [m/s]; |
| \overline{KG} | wysokość środka ciężkości statku z ładunkiem powyżej jego podstawy [m]; |
| T' | zanurzenie statku z ładunkiem [m]. |

- d) przechył wynikający z naporu wiatru należy określić zgodnie z następującą formułą:

$$h_{KW} = c_{KW} \cdot \frac{A'}{D'} \cdot \left(l_W + \frac{T'}{2} \right) [m]$$

gdzie:

- c_{KW} parametr ($c_{KW} = 0,025$) [t/m^2];
 A' powierzchnia nawiewu statku z ładunkiem [m^2];
 D' masa całkowita statku z ładunkiem [t];
 l_W wysokość środka ciężkości powierzchni nawiewu A' powyżej linii wody [m];
 T' zanurzenie statku z ładunkiem [m].

- e) przechył wynikający ze swobodnej powierzchni deszczu i pozostałości wody w ładowni lub w podwójnym dnie statku należy określić zgodnie z następującym wzorem:

$$h_{KfO} = \frac{c_{KfO}}{D'} \cdot \sum (b \cdot l \cdot (b - 0,55 \sqrt{b})) [m]$$

gdzie:

- c_{KfO} parametr ($c_{KfO} = 0,015$) [t/m^2];
 b szerokość ładowni lub jej części [m];*
 l długość ładowni lub jej części [m];*
 D' masa całkowita statku z ładunkiem [t].

- f) przy każdym rodzaju załadunku należy uwzględnić połowę ilości paliwa i połowę zapasów wody pitnej.

2. Statek żeglugi śródlądowej przewożący niezabezpieczone kontenery ma odpowiednią stateczność, jeśli faktyczna wartość \overline{KG} nie przekracza wartości $\overline{KG}_{dopuszcz.}$ otrzymanej z następujących wzorów. $\overline{KG}_{dopuszcz.}$ należy obliczyć dla różnych wyporności statku, uwzględniając całkowity zakres zanurzeń:

- a)

$$\overline{KG}_{dopuszcz.} = \frac{\overline{KM} + \frac{B_{WL}}{2F} \cdot \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{KfO} \right)}{\frac{B_{WL}}{2F} \cdot Z + 1} [m]$$

Dla $\frac{B_{WL}}{2F}$ nie należy przyjmować wartości mniejszych niż 11,5 ($11,5 = 1/\tan 5^\circ$)

- b) $\overline{KG}_{dopuszcz.} = \overline{KM} - 1,00 [m]$

Rozstrzygająca ma być najmniejsza wartość $\overline{KG}_{dopuszcz.}$ zgodnie ze wzorem (a) lub (b).

W tych wzorach:

$\overline{KG}_{dopuszcz.}$ oznacza maksymalnie dopuszczalną wysokość środka ciężkości statku z ładunkiem powyżej jego podstawy [m];

\overline{KM} oznacza wysokość metacentryczną powyżej podstawy [m] zgodnie ze wzorem podanym w ust. 3;

F oznacza odpowiednią rzeczywistą wolną burtę przy $\frac{1}{2} L$ [m];

Z oznacza parametr siły odśrodkowej wynikającej ze skręcania

$$Z = \frac{(0,7 \cdot v)^2}{9,81 \cdot 1,25 L_{WL}} = 0,04 \cdot \frac{v^2}{L_{WL}}$$

v maksymalna prędkość statku w odniesieniu do wody [m/s];

* Przestrzenie swobodnej powierzchni cieczy powstają, kiedy podczas wodoszczelnych podziałów podłużnych lub poprzecznych tworzą się, niezależne od siebie, swobodne powierzchnie cieczy.

- T_m oznacza odpowiednie średnie zanurzenie [m];
 h_{KW} oznacza przechył wynikający z naporu wiatru od strony burty zgodnie z ust. 1 lit. d) [m];
 h_{KfO} oznacza sumę przechyłów wynikających ze swobodnej powierzchni cieczy zgodnie z ust. 1 lit. e) [m].

3. Przybliżenie wzoru na \overline{KM} :

Jeżeli nie ma dostępnych wykresów hydrostatycznych, wartość \overline{KM} zgodnie z ust. 2 i art. 22.03 ust. 2 można obliczyć za pomocą następujących wzorów:

- a) dla statków o kształcie pontonu

$$\overline{KM} = \frac{B^2_{WL}}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

- b) dla pozostałych statków

$$\overline{KM} = \frac{B^2_{WL}}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} + \frac{T_m}{2} [m]$$

Artykuł 27.03**Warunki szczegółowe i metoda obliczania potwierdzenia stateczności dla transportu kontenerów zabezpieczonych**

1. Wszystkie sposoby obliczania stateczności statku w przypadku kontenerów zabezpieczonych muszą spełnić następujące warunki szczególne:
 - a) wysokość metacentryczna \overline{MG} nie powinna być mniejsza niż 0,50 m;
 - b) żadne otwory w kadłubie nie powinny być zanurzone w wyniku jednoczesnego działania siły odśrodkowej przy skręcaniu statku, naporu wiatru i swobodnej powierzchni cieczy;
 - c) przechył wynikający z działania siły odśrodkowej spowodowanej skręcaniem statku, naporu wiatru i swobodnej powierzchni cieczy należy określić zgodnie z następującymi wzorami, o których mowa w art. 27.02 ust. 1 lit. c)–e);
 - d) przy każdym rodzaju załadunku należy uwzględnić połowę ilości paliwa i połowę zapasów wody pitnej.
2. Statek przewożący zabezpieczone kontenery ma odpowiednią stateczność, jeśli faktyczna wartość \overline{KG} nie przekracza wartości $\overline{KG}_{dopuszcz.}$ otrzymanej z następujących wzorów dla różnych wyporności statku, uwzględniając wszystkie głębokości zanurzenia.

$$a) \quad \overline{KG}_{dopuszcz.} = \frac{\overline{KM} - \frac{I-i}{2\forall} \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right) + 0,75 \frac{B_{WL}}{F'} \left(Z \cdot \frac{T_m}{2} - h_{KW} - h_{Kfo}\right)}{0,75 \cdot \frac{B_{WL}}{F'} \cdot Z + 1} [m]$$

Dla $\frac{B_{WL}}{F'}$ nie należy przyjmować wartości mniejszych niż 6,6

Dla $\frac{I-i}{2\forall} \cdot \left(1 - 1,5 \frac{F}{F'}\right)$ nie należy przyjmować wartości mniejszych niż 0

$$b) \quad \overline{KG}_{dopuszcz.} = \overline{KM} - 0,50 [m]$$

Rozstrzygająca ma być najmniejsza wartość $\overline{KG}_{dopuszcz.}$ zgodnie ze wzorem a) lub b).

W tych wzorach, poza pojęciami już określonymi:

I oznacza moment bezwładności powierzchni poprzecznej linii wodnej przy zanurzeniu T_m [m^4] (f szczegóły przybliżenia wzoru przedstawiono w ust. 3);

i oznacza moment bezwładności powierzchni poprzecznej linii wodnej równoległej do podstawy na wysokości

$$T_m + \frac{2}{3} F' [m^4]$$

\forall wyporność objętościowa statku przy zanurzeniu T_m [m^3];

F' idealna wolna burta

$$F' = H' - T_m [m] \text{ lub } F' = \frac{a \cdot B_{WL}}{2 \cdot b} [m], \text{ rozstrzygająca ma być najmniejsza wartość;}$$

a pionowa odległość między niższą krawędzią otworu, który zanurza się jako pierwszy w przypadku przechylenia oraz linią wodną statku znajdującego się w pozycji pionowej [m];

b odległość od tego otworu do środka statku [m];

$$H' \text{ idealna wysokość boczna } H' = H + \frac{q}{0,9 \cdot L \cdot B_{WL}} [m];$$

q suma objętości pokładów, włazów, pokładów skrzyniowych i pozostałych nadbudówek do wysokości maksymalnie 1,0 m powyżej H lub do najniższej wysokości otworów znajdujących się w rozpatrywanej objętości. Decydująca ma być najmniejsza wartość. Nie uwzględnia się części objętości położonej w odległości do 0,05 L od skrajów statku [m^3].

3. Przybliżenie wzoru dla I

Jeżeli nie ma dostępnych wykresów hydrostatycznych, wartość momentu bezwładności i powierzchni poprzecznej linii wodnej można obliczyć za pomocą następujących wzorów:

a) dla statków o kształcie pontonu

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \nabla}{\left(12,5 - \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} [m^4]$$

b) dla pozostałych statków

$$I = \frac{B^2_{WL} \cdot \nabla}{\left(12,7 - 1,2 \cdot \frac{T_m}{H}\right) \cdot T_m} [m^4]$$

Artykuł 27.04 ***Procedura szacowania stateczności na pokładzie***

Procedurę szacowania stateczności na pokładzie mogą określać dokumenty, o których mowa w art. 27.01 ust. 2.

ROZDZIAŁ 28

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK DŁUŻSZYCH NIŻ 110 M

Artykuł 28.01 **Zastosowanie części II**

Oprócz części I i III, dla jednostek o długości L przekraczającej 110 m stosuje się art. 28.02-28.04.

Artykuł 28.02 **Wytrzymałość**

Odpowiednia wytrzymałość kadłuba zgodnie z art. 3.02 ust. 1 lit. a) (wytrzymałość wzdłużna, poprzeczna i miejscowa) powinna być zweryfikowana za pomocą zaświadczenia wystawionego przez uznaną instytucję klasyfikacyjną.

Artykuł 28.03 **Pływalność i stateczność**

1. Dla statków, których długość L przekracza 110 m, z wyłączeniem statków pasażerskich obowiązują ust. 2-10.
2. Należy określić podstawowe wartości do obliczenia stateczności – ciężar statku bez załadunku i położenie środka ciężkości – za pomocą próby przechyłu wykonanej zgodnie z załącznikiem 1 do rezolucji IMO MSC.267(85)¹.
3. Wnioskodawca musi udowodnić na podstawie obliczeń, że stateczność statku w przypadku zalania jest odpowiednia. Ostateczny stan zalania należy obliczyć na podstawie metody "utraconej pływalności", a stan pośredni zalania należy obliczyć na podstawie metody "masy dodanej". Wszystkie obliczenia należy przeprowadzać bez uwzględnienia przegłębienia i zatonięcia.

Właściwą pływalność i stateczność statku w przypadku zalania należy wykazać przy użyciu ładunku odpowiadającego jego maksymalnemu zanurzeniu i równomiernie rozłożonemu we wszystkich ładowniach, przy maksymalnym zaopatrzeniu i z pełnymi zbiornikami paliwa.

W przypadku zróżnicowanego ładunku obliczanie stateczności przeprowadza się przy uwzględnieniu najmniej korzystnego obciążenia. Obliczanie stateczności przeprowadza się na statku.

W tym celu określa się rachunkowy dowód właściwej stateczności dla pośrednich faz zalania (25 %, 50 % i 75 % stanu w końcowej fazie zalania oraz, w stosownych przypadkach, dla fazy bezpośrednio poprzedzającej równowagę poprzeczną) i końcowej fazy zalania przy obciążeniu wskazanym powyżej.

4. W przypadku uszkodzeń należy uwzględnić następujące założenia:
 - a) rozmiar uszkodzeń burty:

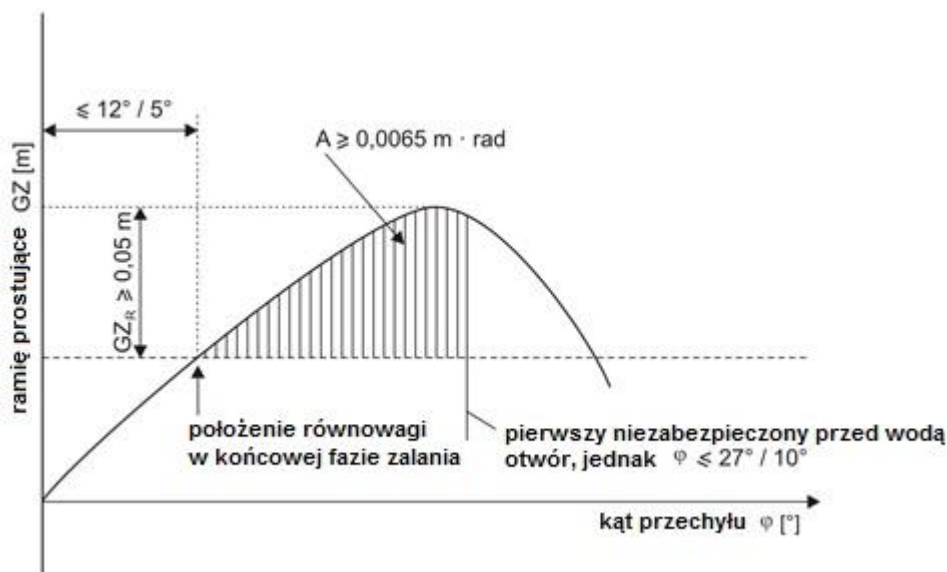
wzdłużnych:	co najmniej 0,10 L ,
poprzecznych:	0,59 m,
pionowych:	od linii podstawy w górę.

¹ MSC.267(85) przyjęta w dniu 4 grudnia 2008 r. – Międzynarodowy kodeks w sprawie stałej stateczności.

- b) rozmiar uszkodzeń dna:
 wzdłużnych: co najmniej 0,10 L,
 poprzecznych: 3,00 m,
 pionowych: od podstawy na wysokości 0,39 m w górę nie uwzględniając osadów.
- c) należy założyć, że grodzie w uszkodzonym obszarze są też uszkodzone, co znaczy, że powinno się przeprowadzić dalszy podział grodzi, aby jednostka utrzymała się na powierzchni po zalaniu dwóch lub więcej przylegających pomieszczeń w kierunku długości statku. Dla głównej maszynowni należy określać pływalność, uwzględniając tylko jedno pomieszczenie, tzn. należy uznać, że grodzie końcowe w maszynowni nie są uszkodzone. W przypadku uszkodzeń dna także należy założyć, że przylegające pomieszczenia usytuowane poprzecznie są zalane.
- d) przepuszczalność
 Należy przyjąć przepuszczalność na poziomie 95 %.
 Jeśli według obliczeń średnia przepuszczalność któregokolwiek pomieszczenia jest mniejsza niż 95 %, można użyć wartości wyliczonej.
 Użyte wartości nie mogą być mniejsze niż:

Maszynownia i pomieszczenia serwisowe	85 %
Ładownie	70 %
Podwójne dna, zbiorniki paliwa, zbiorniki balastowe itp. w zależności czy na urządzeniu pływającym o maksymalnie dopuszczalnym zanurzeniu są one puste lub pełne na poziomie przy maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu	0 lub 95 %.

- e) Obliczanie efektu powierzchni swobodnej w pośrednich fazach zalania opiera się na powierzchni całkowitej uszkodzonych przedziałów.
5. Dla wszystkich pośrednich faz zalania, o których mowa w pkt 3, powinny być spełnione następujące kryteria:
- Kąt przechyłu φ w położeniu równowagi danej fazy pośredniej nie może przekraczać 15° (5° w przypadku gdy kontenery nie są zabezpieczone).
 - Poza położeniem przechyłu w położeniu równowagi danej fazy pośredniej dodatnia część krzywej dźwigni prostującej musi mieć dodatnią wartość dźwigni prostującej $GZ \geq 0,02 m$ ($0,03 m$ w przypadku gdy kontenery nie są zabezpieczone) zanim pierwszy nieosłonięty otwór zostanie zanurzony lub zostanie osiągnięty kąt przechyłu $\varphi 27^\circ$ (15° w przypadku gdy kontenery nie są zabezpieczone).
 - Otwory niewodoszczelne nie mogą być zanurzone przed osiągnięciem równowagi w położeniu przechyłu danej fazy pośredniej.
6. W ostatniej fazie zalania powinny być spełnione następujące kryteria:
- Dolna krawędź niewodoszczelnych otworów (np. drzwi, okna, luki dostępowe) musi znajdować się co najmniej 0,10 m nad uszkodzoną linią wodną.
 - Kąt przechyłu φ w położeniu równowagi nie może przekraczać 12° (5° w przypadku gdy kontenery nie są zabezpieczone).
 - Poza położeniem przechyłu w położeniu równowagi danej fazy pośredniej dodatnia część krzywej dźwigni prostującej musi wykazywać dodatnią wartość dźwigni prostującej $GZ_R \geq 0,05 m$ a powierzchnia pod krzywą musi sięgać co najmniej $0,0065 m \cdot rad$ przed zanurzeniem się pierwszego niezabezpieczonego otworu lub osiągnięciem kąta przechyłu $\varphi 27^\circ$ (10° w przypadku w przypadku gdy kontenery nie są zabezpieczone).



- d) Jeżeli nieszczelne otwory są zanurzone przed osiągnięciem pozycji równowagi pomieszczenia zapewniające dostęp uznaje się za zalane do celów obliczenia stateczności statku w przypadku zalania.
7. Jeżeli stosuje się otwory zalewowe w celu zmniejszenia niesymetrycznego zalewania należy spełnić następujące warunki:
- do obliczania zalewania poprzecznego stosuje się rezolucję IMO A. 266 (VIII);
 - powinny działać samodzielnie;
 - nie mogą być wyposażone w urządzenia odcinające;
 - całkowity dopuszczalny czas wyrównania nie powinien przekraczać 15 minut.
8. Jeśli otwory, przez które mogą zostać zalane nieuszkodzone pomieszczenia, można szczelnie zamknąć, urządzenia zamykające należy oznakować według instrukcji obsługi po obu stronach:
'Zamknąć natychmiast po przejściu.'
9. Dowód stateczności zgodnie z ust. 3–7 uznaje się za otrzymany, jeśli uzyskano dodatnie wyniki obliczeń stateczności w stanie uszkodzonym zgodnie z częścią 9 ADN.
10. W stosownych przypadkach aby spełnić wymagania określone w ust. 3, należy ponownie ustalić wodnicę maksymalnego zanurzenia.

Artykuł 28.04 Wymagania dodatkowe

1. Jednostki, których długość L przekracza 110 m muszą:
 - a) posiadać napęd wielośrubowy z co najmniej dwoma niezależnymi silnikami o równej mocy i ster strumieniowy dziobowy, który można kontrolować ze sterówki i który jest skuteczny, nawet gdy jednostka jest niezaladowana;
lub
napęd jednośrubowy i ster strumieniowy dziobowy z własnym źródłem zasilania, który można kontrolować ze sterówki i który jest skuteczny nawet, gdy jednostka jest niezaladowana. Własne zasilanie umożliwia przemieszczanie się jednostki w przypadku awarii głównego układu napędowego;
 - b) posiadać radarową instalację nawigacyjną, wraz ze wskaźnikiem skrętu zgodnie z art. 7.06 ust. 1;
 - c) posiadać stałą instalację zęzową zgodnie z art. 8.08;
 - d) spełniać wymagania art. 31.02.
2. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 i uwzględniając przepisy władz nawigacyjnych mające zastosowanie do niektórych obszarów żeglugi w państwach członkowskich, w odniesieniu do jednostek, z wyjątkiem statków pasażerskich, o długości L powyżej 110 m, które to jednostki:
 - a) są zgodne z pkt 1 lit. a)-d);
 - b) można, w razie wypadku, rozdzielić w połowie 1/3 części jednostki bez użycia ciężkiego sprzętu ratowniczego, a rozdzielone części jednostki muszą utrzymać się na powierzchni wody;
 - c) posiadają świadectwo, które musi być dostępne na pokładzie i które jest wystawione przez uznaną instytucję klasyfikacyjną, i które odnosi się do pływalności, przegłębienia i stateczności rozdzielonych części jednostki z zaznaczeniem stopnia załadowania, powyżej którego nie jest zapewniona pływalność dwóch części jednostki;
 - d) zbudowane jako statki z podwójnym kadłubem zgodnie z ADN obowiązują ust. 9.1.0.91–9.1.0.95 dla statków motorowych towarowych i ust. 9.3.2.11.7 i 9.3.2.13–9.3.2.15 części IX ADN dla zbiornikowców z napędem silnikowym;
 - e) posiadają napęd wielośrubowy zgodnie z ust. 1 lit. a), pierwsza połowa zdania;

na świadectwie zdolności żeglugowej pod nr. 52, należy umieścić zapis o zgodności z wymaganiami zawartymi w lit. a)–e).
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i uwzględniając przepisy władz nawigacyjnych mające zastosowanie do niektórych obszarów żeglugi w państwach członkowskich, w odniesieniu do statków pasażerskich o długości L większej niż 110 m, które:
 - a) są zgodne z pkt 1 lit. a)-d);
 - b) są zbudowane lub przebudowane w najwyższej klasie statki w swojej kategorii pod nadzorem uznanej instytucji klasyfikacyjnej, w tym przypadku ich zgodność musi być potwierdzona certyfikatem wydanym przez instytucję klasyfikacyjną. Nie ma konieczności umieszczania informacji o klasie obecnej; albo
 - c) mają podwójne dno o wysokości co najmniej 600 mm z podziałem na grodzie, aby zapewnić, że w przypadku zalania dwóch przylegających wodoszczelnych pomieszczeń statek nie zanurzy się poniżej linii granicznej i utrzyma pozostały prześwit bezpieczny na 100 mm,
lub
mają podwójne dno o wysokości co najmniej 600 mm i podwójny kadłub w odległości co najmniej 800 mm między ścianą burty statku a grodzią wzdłużną;
 - d) posiadają wielośrubowy układ napędowy z co najmniej dwoma niezależnymi silnikami o równej mocy i ster strumieniowy dziobowy, który można kontrolować ze sterówki i który działa wzdłużnie i poprzecznie;

e) umożliwiają bezpośrednią obsługę kotwicy rufowej ze sterówki;

na świadectwie zdolności żeglugowej pod nr. 52 należy umieścić zapis o zgodności z wymaganiami zawartymi w lit. a)–e).

ROZDZIAŁ 29

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DLA STATKÓW O DUŻEJ PRĘDKOŚCI

Artykuł 29.01 **Przepisy ogólne**

1. Statki o dużej prędkości nie mogą być budowane jako łodzie kabinowe.
2. Następujące instalacje są niedozwolone na statku o dużej prędkości:
 - a) urządzenia wyposażone w palniki z knotami zgodnie z art. 16.02;
 - b) piece olejowe z palnikami parowymi zgodnie z art. 16.03 and 16.04;
 - c) urządzenia grzewcze na paliwo stałe zgodnie z art. 16.07;
 - d) instalacje gazu płynnego zgodnie z rozdziałem 17.
3. Statki o dużej prędkości muszą być zbudowane i sklasyfikowane pod nadzorem i zgodnie ze stosownymi zasadami uznanej instytucji klasyfikacyjnej, posiadającej specjalne przepisy dla statków szybkich. Należy zachować klasę.

Artykuł 29.02 **Zastosowanie części II i III**

1. Nie naruszając przepisów ust. 2, dla statków o dużej prędkości stosuje się rozdziały 3-19 z wyłączeniem następujących przepisów:
 - a) artykułu 3.04 ust. 6 tiret drugie;
 - b) artykułu 8.08 ust. 2 zdanie drugie;
 - c) artykułu 14.02 ust. 4 zdanie drugie i trzecie;
 - d) artykułu 15.02 ust. 4 zdanie drugie;
 - e) artykułu 19.06 ust. 3 lit. a) zdanie drugie.
2. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 19.02 ust. 9 i art. 19.15 ust. 7 drzwi wodoszczelnych grodzi muszą być zdalnie sterowane.
3. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 6.02 ust. 1, w przypadku uszkodzonych lub niesprawnych urządzeń sterujących stosuje się niezwłocznie drugi niezależny napęd sterujący lub napęd ręczny.
4. Oprócz wymagań ust. 1-3, statki szybkie muszą spełniać wymagania art. 29.03-29.10.

Artykuł 29.03 **Miejsca siedzące i pasy bezpieczeństwa**

Liczba miejsc siedzących musi być dostępna dla maksymalnej dozwolonej liczby pasażerów. Siedzenia muszą posiadać pasy bezpieczeństwa. W przypadku zapewnienia właściwej ochrony przed uderzeniem lub, gdy pasy nie są wymagane przepisami rozdziału 4 części 6 HSC Code 2000, można nie stosować pasów bezpieczeństwa.

Artykuł 29.04 **Wolna burta**

Na zasadzie odstępstwa od zapisów art. 4.02, wolna burta musi wynosić co najmniej 500 mm.

Artykuł 29.05 ***Pływalność, stateczność i dalszy podział***

Statki o dużej prędkości muszą posiadać właściwe dokumenty dotyczące:

- a) właściwości pływalności i właściwości statycznych zapewniających bezpieczeństwo jednostki pracującej w trybie przemieszczania, zarówno nietkniętej, jak i uszkodzonej;
- b) właściwości statycznych i układów statecznych zapewniających bezpieczeństwo jednostki znajdującej się w fazie pływalności i fazie przejściowej;
- c) właściwości pływalności i właściwości statycznych zapewniających bezpieczeństwo jednostki znajdującej się w fazie pływalności i fazie przejściowej oraz umożliwiających bezpieczne przejście jednostki w tryb przemieszczania w przypadku nieprawidłowego działania jakiegokolwiek układu.

Artykuł 29.06 ***Sterówka***

1. Rozplanowanie

- a) W drodze odstępstwa od przepisów art. 7.01 ust. 1, sterówka musi być tak rozplanowana, aby sternik i drugi członek załogi mogli wypełniać swoje obowiązki podczas pracy statku.
- b) Umiejscowienie steru musi być tak rozplanowane, aby zapewnić miejsce na stanowiska robocze dla osób wymienionych w lit. a). Przyrządy nawigacyjne, manewrowe, monitorujące i komunikacyjne oraz pozostałe istotne urządzenia sterowania muszą znajdować się odpowiednio blisko siebie, aby umożliwić drugiemu członkowi załogi i sternikowi uzyskanie koniecznych informacji i obsługę urządzeń zdalnego sterowania oraz instalacji w pozycji siedzącej. Następujące wymagania stosuje się do wszystkich przypadków:
 - aa) umiejscowienie steru dla sternika musi być rozplanowane jako jednoosobowe stanowisko radarowe;
 - bb) drugi członek załogi ma posiadać ekran radarowy na swoim stanowisku roboczym i musi mieć możliwość przesyłania informacji i kontrolowania napędu statku ze swojego stanowiska.
- c) Osoby wymienione w lit. a) muszą mieć możliwość obsługi urządzeń wymienionych w lit. b) bez jakichkolwiek przeszkód, z uwzględnieniem właściwie zapiętych pasów bezpieczeństwa.

2. Dobra widoczność

- a) W drodze odstępstwa od przepisów art. 7.02 ust. 2, Strefa ograniczonej widoczności przed dziobem statku nie może przekraczać długości statku, niezależnie od warunków obciążeniowych.
- b) W drodze odstępstwa od przepisów art. 7.02 ust. 3, całkowity łuk strefy niewidoczności od prawej strony ku przodowi do 22,5° za prostopadłą na drugiej stronie nie może przekroczyć 20°. Każda poszczególna strefa niewidoczności nie może przekroczyć 5°. Strefa widoczności między dwiema strefami niewidoczności nie może być mniejsza niż 10°.

3. Przyrządy

Panele przyrządów do obsługi i monitorowania urządzeń, o których mowa w art. 29.10 muszą znajdować się w oddzielnych i wyraźnie oznaczonych miejscach w sterówce. Stosuje się to, tam gdzie to właściwe, do urządzeń sterujących wodowanie sprzętu ratunkowego.

4. Oświetlenie

W miejscach i dla części urządzeń, które muszą być oświetlone podczas pracy, należy stosować czerwone światło.

5. Okna

Należy unikać odbłasków. Okna muszą zapobiegać odbijaniu promieni słonecznych i oślepieniu światłem słonecznym.

6. Materiały powierzchniowe

W sterówce nie należy stosować materiałów odbijających światło.

Artykuł 29.07 ***Dodatkowe wyposażenie***

Statki o dużej prędkości powinny posiadać następujące urządzenia:

- a) radarową instalację nawigacyjną i wskaźnik skrętu zgodnie z art. 7.06 ust 1; oraz
- b) łatwo dostępne osobiste środki ratunkowe dostosowane do art. 19.09 ust. 4.

Artykuł 29.08 ***Obszary zamknięte***

1. Przepisy ogólne

Miejsca i pomieszczenia ogólnie dostępne oraz ich wyposażenie muszą być tak zaprojektowane, aby żadna osoba właściwie użytkująca urządzenia nie ucierpiała w trakcie ich normalnego i awaryjnego włączania i wyłączenia ani podczas manewrów wykonywanych podczas rejsu czy w awaryjnych lub trudnych warunkach.

2. Komunikacja

- a) Aby poinformować pasażerów o środkach bezpieczeństwa, wszystkie statki pasażerskie muszą być wyposażone w urządzenia akustyczne i wizualne dostępne dla wszystkich obecnych na pokładzie.
- b) Urządzenia opisane w lit. a) muszą umożliwić kapitanowi przekazywanie informacji pasażerom.
- c) Każdy pasażer powinien mieć w pobliżu swojego miejsca łatwy dostęp do instrukcji działania w przypadku sytuacji awaryjnych, instrukcje muszą zawierać plan statku z naniesionymi wszystkimi wyjściami, drogami ewakuacyjnymi, urządzeniami awaryjnymi, sprzętem ratunkowym i instrukcjami użycia kamizelek ratunkowych.

Artykuł 29.09 ***Wyjścia i drogi ewakuacyjne***

Drogi ewakuacyjne muszą spełniać następujące wymagania:

- a) prosty, szybki i bezpieczny dostęp ze sterówki do miejsc i pomieszczeń ogólnie dostępnych.
- b) drogi ewakuacyjne prowadzące do wyjść awaryjnych muszą być trwale i wyraźnie oznaczone.
- c) wszystkie wyjścia muszą być właściwie oznaczone. Obsługa mechanizmów otwierających musi być oczywista ze strony zewnętrznej i wewnętrznej.
- d) drogi ewakuacyjne i wyjścia awaryjne powinny posiadać odpowiednie instrukcje zapewniające bezpieczną ewakuację.
- e) obok wyjścia musi znajdować się miejsce wystarczające dla jednego członka załogi.

Artykuł 29.10 ***Ochrona przeciwpożarowa i gaszenie pożarów***

1. Korytarze, pokoje i pomieszczenia dla załogi ogólnie dostępne oraz kuchnia i maszynownia powinny być podłączone do właściwego systemu alarmowego. Pojawienie się ognia i jego zlokalizowanie musi być sygnalizowane automatycznie w miejscu stale obsługiwanym przez personel pokładowy i członków załogi.
2. Maszynownie powinny być wyposażone w stały system przeciwpożarowy zgodnie z art. 13.05.
3. Pokoje i pomieszczenia mieszkalne ogólnie dostępne oraz prowadzące z nich wyjścia ewakuacyjne muszą być wyposażone w system automatycznych ciśnieniowych instalacji tryskaczowych zgodnie z art. 13.04. Wykorzystana woda powinna szybko i bezpośrednio odpływać na zewnątrz.

ROZDZIAŁ 30

PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK WYPOSAŻONYCH W URZĄDZENIA NAPĘDOWE LUB MECHANIZMY POMOCNICZE NAPĘDZANE PALIWAMI O TEMPERATURZE ZAPŁONU RÓWNEJ LUB NIŻSZEJ NIŻ 55 °C

Artykuł 30.01 **Przepisy ogólne**

1. Dla celów niniejszego rozdziału "urządzenia napędowe i mechanizmy pomocnicze" oznaczają urządzenia napędzane paliwami, obejmujące:
 - a) zbiorniki paliwa i przyłącza zbiornika,
 - b) systemy przygotowania gazu,
 - c) orurowanie i zawory,
 - d) silniki i turbiny,
 - e) systemy kontroli, nadzoru i bezpieczeństwa.
2. W drodze odstępstwa od art. 8.01 ust. 3 i art. 8.05 ust. 1,6,9,11 i 12 oraz przepisów rozdziału 9, systemy napędowe i pomocnicze działające na paliwach o temperaturze zapłonu równej lub niższej niż 55 °C mogą być instalowane na jednostkach, pod warunkiem że spełnione są wymagania dla tych paliw określone w niniejszym rozdziale i załączniku 8.
3. Systemy napędowe i pomocnicze zgodnie z ust. 2 muszą być skonstruowane i zainstalowane pod nadzorem organu inspekcyjnego.
4. W celu wykonania zadań wynikających z niniejszego rozdziału, organ inspekcyjny może zatrudnić służbę techniczną zgodnie z art. 30.07.
5. Przed uruchomieniem napędu lub systemu pomocniczego zgodnie z ust. 2 należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu następujące dokumenty:
 - a) ocenę ryzyka zgodnie z załącznikiem 8,
 - b) opis systemu napędowego lub pomocniczego,
 - c) rysunki systemu napędowego lub pomocniczego,
 - d) schemat ciśnienia i temperatury w systemie,
 - e) instrukcję obsługi zawierającą wszystkie stosowne procedury, przeznaczoną do praktycznego stosowania w systemie,
 - f) plan bezpieczeństwa zgodnie z art. 30.03,
 - g) kopię świadectwa kontroli określonego w art. 30.02 ust. 4.
6. Kopie dokumentów wymienionych w ust. 5 powinny znajdować się na pokładzie.

Artykuł 30.02 **Testowanie**

1. System napędowy i pomocniczy działający na paliwach o temperaturze zapłonu równej lub niższej niż 55 °C powinien podlegać inspekcji przez organ inspekcyjny:
 - a) przed uruchomieniem,
 - b) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - c) regularnie co najmniej raz do roku.

W procesie tym należy uwzględnić odpowiednie instrukcje producentów.

2. Inspekcje, o których mowa w pkt 1 lit. a) i c), muszą obejmować co najmniej następujące elementy:
 - a) wykonanie sprawdzenia zgodności systemu napędowego i pomocniczego z zatwierdzonymi rysunkami oraz, w przypadku późniejszych inspekcji, sprawdzenie, czy dokonano zmian w systemie napędowym lub pomocniczym,
 - b) jeśli to konieczne, badanie funkcjonalne systemu napędowego i pomocniczego dla wszystkich możliwości eksploatacyjnych,
 - c) inspekcję wzrokową i kontrolę szczelności wszystkich elementów systemu, w szczególności zaworów, rurociągów, węży, tłoków, pomp i filtrów,
 - d) inspekcję wzrokową urządzeń elektrycznych i elektronicznych instalacji,
 - e) sprawdzenie systemów sterowania, monitorowania i bezpieczeństwa.
3. Inspekcje, o których mowa w ust. 1 lit. b), obejmują części wymienione w ust. 2.
4. Dla każdej inspekcji zgodnie z ust. 1 wydaje się zaświadczenie o inspekcji opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

Artykuł 30.03 **Organizacja bezpieczeństwa**

1. Na pokładzie jednostek wyposażonych w system napędowy lub pomocniczy działający na paliwie, o temperaturze zapłonu równej lub niższej niż 55 °C, należy zapewnić plan bezpieczeństwa. Plan bezpieczeństwa powinien zawierać Systemy instrukcji bezpieczeństwa zgodne z ust. 2 i planem bezpieczeństwa zgodnie z ust. 3 jednostki.
2. Systemy instrukcji bezpieczeństwa powinny zawierać co najmniej następujące informacje:
 - a) awaryjne wyłączenie systemu,
 - b) środki, jakie należy podjąć w przypadku przypadkowego uwolnienia płynnego lub gazowego paliwa, na przykład podczas bunkrowania,
 - c) środki podejmowane w przypadku pożaru lub innych zdarzeń na pokładzie,
 - d) środki podejmowane w przypadku kolizji,
 - e) użycie środków bezpieczeństwa,
 - f) podniesienie alarmu,
 - g) procedury ewakuacji.
3. Plan bezpieczeństwa powinien zawierać co najmniej następujące informacje:
 - a) obszary niebezpieczne,
 - b) drogi ewakuacji, wyjścia ewakuacyjne i pomieszczenia gazoszczelne,
 - c) sprzęt ratowniczy i łodzie towarzyszące,
 - d) gaśnice przeciwpożarowe, systemy gaśnicze i instalacje tryskaczowe,
 - e) systemy alarmowe,
 - f) urządzenia sterujące wyłączników awaryjnych,
 - g) klapy przeciwpożarowe,
 - h) awaryjne źródła zasilania,
 - i) sterowanie systemem wentylacji,
 - j) sterowania przewodami paliwowymi,
 - k) wyposażenie bezpieczeństwa.
4. Instrukcja bezpieczeństwa powinna:
 - a) być opatrzona odpowiednią pieczęcią, oraz
 - b) być umieszczona w widocznym miejscu w jednym lub więcej punktów na pokładzie.

Artykuł 30.04

(bez treści)

Artykuł 30.05
Oznakowanie

Pomieszczenia serwisowe i części składowe układu muszą być odpowiednio oznakowane, tak aby było jasne, jakie paliwa są stosowane.

Artykuł 30.06
Niezależny układ napędowy

W przypadku automatycznego wyłączania układu napędowego lub części układu napędowego jednostka musi być w stanie wytworzyć prędkość sterowną na własnym zasilaniu.

Artykuł 30.07
Służby techniczne

1. Służby techniczne muszą spełniać wymagania normy europejskiej EN ISO 17020 : 2012.
2. Producenci i dystrybutorzy systemów napędowych lub pomocniczych lub ich części nie mogą być uznawani za służby techniczne.
3. Wiedza fachowa upoważnionej służby technicznej musi spełniać odpowiednie wymagania określone w załączniku 8.
4. Monitorowanie i badania zgodnie z art. 30.01 i 30.02 mogą być przeprowadzane przez różne służby techniczne, pod warunkiem że w procesie tym zostanie uwzględniona cała wiedza specjalistyczna opisana w ust. 3.

ROZDZIAŁ 31
PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PRZY MINIMALNEJ LICZBIE CZŁONKÓW ZAŁOGI**Artykuł 31.01**
Wyposażenie statków

W odniesieniu do jednostek , dla których wymagany jest minimalny skład załogi, zgodność lub brak zgodności z przepisami art. 31.02 lub art. 31.03 powinna być ujęta w nr 47 świadectwa zdolności żeglugowej przez organ inspekcyjny.

Artykuł 31.02
Standard S1

1. Systemy napędowe powinny być zaprojektowane w taki sposób, że prędkość może być zmieniana, a kierunek ciągu śruby odwracany ze sterówki.

Powinno być możliwe włączanie i wyłączanie ze sterówki silników potrzebnych do celów manewrowych, o ile nie jest to dokonywane automatycznie lub silniki pracują w sposób ciągły w czasie każdego rejsu.
2. W obszarach krytycznych,
 - temperatura wody chłodzącej silnika głównego,
 - ciśnienie oleju smarującego silniki główne i układ napędowy,
 - ciśnienie oleju i powietrza podzespołów odwracających ciąg silnika głównego, układu napędowego z odwracaniem ciągu lub śrub,
 - poziom wody zęzowej w maszynowni z silnikiem głównym,powinny być monitorowane za pomocą przyrządów, które zapewniają sygnalizację akustyczną i optyczną w sterówce w wypadku wystąpienia usterek. Sygnały alarmu akustycznego mogą być połączone z dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym. Powinny one być wyłączone, jak tylko usterka zostanie potwierdzona. Sygnały alarmu wizualnego mogą być wyłączone jedynie wówczas, kiedy usterka, które je włączyła, zostanie usunięta.
3. Paliwo powinno być podawane, a silnik główny chłodzony w sposób automatyczny.
4. Urządzenie sterownicze powinno być przystosowane do obsługi przez jedną osobę, nawet przy maksymalnym zanurzeniu, bez konieczności użycia szczególnie dużej siły.
5. Powinno być możliwe nadawanie sygnałów wizualnych i akustycznych wymaganych przez przepisy władz nawigacyjnych państw członkowskich, stosownie do okoliczności, ze sterówki przemieszczających się statków.

6. W wypadkach kiedy nie ma bezpośredniej komunikacji pomiędzy sterówką a częścią dziobową, rufą, pomieszczeniami mieszkalnymi i maszynownią, powinien być zainstalowany system komunikacji głosowej. Do komunikacji z maszynownią, może to mieć postać sygnalizatorów optycznych lub akustycznych.
7. Obsługa korb i podobnych obrotowych części urządzeń podnoszących nie powinna wymagać siły większej niż 160 N.
8. Wciągarki holownicze wprowadzane do świadectwa zdolności żeglugowej powinny mieć napęd silnikowy.
9. Pompy zęzowe i do zmywania pokładu powinny mieć napęd silnikowy.
10. Podstawowe urządzenia sterujące i przyrządy pomiarowe powinny być ergonomicznie rozplanowane.
11. Sprzęt wymagany w ramach art. 6.01 ust. 1 powinien być przystosowany do obsługi zdalnej ze sterówki.

Artykuł 31.03 **Standard S2**

Standard S1 dodatkowo wyposażony w:

1. W odniesieniu do statków motorowych towarowych lub zbiornikowców motorowych funkcjonujących samodzielnie:
dziobowy ster strumieniowy, który może być obsługiwany ze sterówki;
2. W odniesieniu do statków motorowych towarowych lub zbiornikowców motorowych napędzających zestaw sprzężony:
dziobowy ster strumieniowy, który może być obsługiwany ze sterówki;
3. W odniesieniu do statków motorowych towarowych lub zbiornikowców motorowych napędzających zestawy pchane składające się z samego statku motorowego towarowego lub zbiornikowca motorowego i jednostki z przodu:
hydraulicznie lub elektrycznie obsługiwane wciągarki sprzęgające. Jednakże to wyposażenie nie jest wymagane, jeżeli barka na samym przodzie zestawu pchanego jest wyposażona w dziobowy napęd strumieniowy, który może być obsługiwany ze sterówki pchającego statku towarowego motorowego lub zbiornikowca motorowego;
4. W odniesieniu do pchaczy napędzających zestawy pchane:

hydraulicznie lub elektrycznie obsługiwane wciągarki sprzęgające. Jednakże, to wyposażenie nie jest wymagane, jeżeli jednostka na samym przodzie zestawu pchanego jest wyposażona w dziobowy napęd strumieniowy, który może być obsługiwany ze sterówki napędzającego pchacza motorowego;

5. W odniesieniu do statków pasażerskich:

dziobowy napęd strumieniowy, który może być obsługiwany ze sterówki. Jednakże, nie jest to wymagane, jeżeli system napędowy i urządzenie sterownicze statku pasażerskiego gwarantują taką samą zdolność manewrową.

CZĘŚĆ IV PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

ROZDZIAŁ 32 PRZEPISY PRZEJŚCIOWE W ODNIESIENIU DO JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH PO RENIE (REJON R)

Artykuł 32.01

Stosowalność przepisów przejściowych w odniesieniu do jednostek, które obecnie są eksploatowane

1. Przepisy art. 32.02 do 32.04 mają zastosowanie tylko do jednostek posiadających ważne zaświadczenia o inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie:
 - a) po raz pierwszy wystawione zgodnie z „Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie” obowiązującymi na dzień 31 grudnia 1994 r.
 - b) odnowione przynajmniej jeden raz przez dniem 31 grudnia 1994 r., lub
 - c) lub które były w trakcie budowy lub w trakcie przebudowy w dniu 31 grudnia 1994 r.
2. Przepisy art. 32.05 stosuje się do jednostek nieobjętych ust. 1.

Artykuł 32.02

Przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek, które są obecnie eksploatowane

1. Jednostki, które nie są w pełni zgodne z niniejszym Standardem, muszą:
 - a) być dostosowane tak, aby stały się zgodne z przepisami przejściowymi, które są wymienione w tabeli poniżej; oraz
 - b) aż do dostosowania się do nich, być zgodne z „Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie” obowiązującymi od dnia 31 grudnia 1994 r.

W przypadku wydania nowego świadectwa zdolności żeglugowej, zgodnie z definicją jednostki zawartą w art. 32.01 ust. 1, świadectwo inspekcji statku na Renie jest przedstawiane jako potwierdzenie, świadectwo inspekcji statku na Renie zostaje wycofane, a data wydania świadectwa inspekcji statku na Renie zgodnie z Przepisami dotyczącymi inspekcji statku na Renie obowiązującymi w dniu 31 grudnia 1994 r. zostaje wpisana do pozycji 52 nowego świadectwa zdolności żeglugowej w następujący sposób:

“Świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie, zgodnie z "Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie" obowiązującymi na dzień 31 grudnia 1994 zostało wydane dnia: ...”

2. W tabeli poniżej mają zastosowanie następujące definicje:

„N.Z.P.”: Przepis ten nie ma zastosowania do jednostek, które są obecnie eksploatowane, chyba że odpowiednie ich części zostały zamienione lub poddane przebudowie, to jest, przepis ten ma zastosowanie tylko do Nowo budowanych statków oraz Zamian lub Przebudowy ich części. Jeżeli istniejące części są zamieniane na części zamienne wykonane w tej samej technologii i są one tego samego typu, nie stanowi to zamiany („Z”) w rozumieniu przepisów przejściowych.

‘Wystawienie lub odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej’: Przepis ten musi być spełniony do czasu wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po wskazanej dacie.

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 3				
3.03	ust. 1 lit. a)	Usytuowanie grodzi zderzeniowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 1 lit. b)	Usytuowanie grodzi rufowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 2	Pomieszczenia dla załogi za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
		Wyposażenie bezpieczeństwa przed grodzią zderzeniową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
		Wyposażenie bezpieczeństwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ust. 7	Części dziobowe statków z wnękami na kotwice	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2041	
3.04	ust. 6	Wyjścia z maszynowni	Maszynownie, które nie były uważane za maszynownie zgodnie z art. 1.01 przed 1995 muszą być wyposażone w drugie wyjście N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 5				
5.06	ust. 1 zdanie pierwsze	Minimalna prędkość	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 6				

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
6.01	ust. 1	Zdolność manewrowa zgodna z rozdziałem 5	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 7	Przepusty wałka trzonów sterowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
6.02	ust. 1	Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
		Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
	ust. 3	Zdolność manewrowa zgodna z rozdziałem 5 zapewniona przez drugi system napędu lub napęd ręczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
6.06	ust. 1	Dwa niezależne systemy sterowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
6.08	ust. 1	Wymagania względem urządzeń elektrycznych zgodnie z art 10.20	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
ROZDZIAŁ 7				
7.02	ust. 3 pkt 2	Dobra widoczność w zwykłej osi widzenia sternika	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 6	Minimalna przepuszczalność światła	N.Z.P. dla statków z przyciemnionymi szybami, spełniających poniższe warunki: <ul style="list-style-type: none"> - okna są przyciemnione na zielono i wykazują przepuszczalność światła 60%, - sufit sterówki jest zaprojektowany tak, aby zapobiegać odbiciu światła na oknach, - źródła światła w sterówce muszą mieć możliwość płynnego przyciemniania lub możliwość wyłączenia, - podjęto wszelkie racjonalne środki, mające na celu uniknięcie innego odbicia 	
	ust. 6	Szkoło bezpieczne	N.Z.P.	
7.03	ust. 7	Wyłączenie alarmów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej, jeżeli sterówka nie została zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe	
7.04	ust. 2	Sterowanie serwowatoru	Jeżeli sterówka nie została zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035 jeżeli kierunek ruchu może być uzyskany bezpośrednio 1.1.2010 dla innych silników
7.05	ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają wymagania w zakresie koloru i natężenia światła oświetlenia na pokładzie oraz wymogi dopuszczające światła nawigacyjne do żeglugi na Renie, z dn. 30 listopada 2009 r. mogą być nadal używane.	

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
7.06	ust. 1	Wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed dniem 1 stycznia 1990 r.	Wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed dniem 1 stycznia 1990 i zostały zamontowane przed dniem 1 stycznia 2000 r., można utrzymywać i wykorzystywać do czasu odnowienia świadectwa zdolności żegludowej po 1 stycznia 2015 r., jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE ¹ lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.	
	ust. 1	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po 1 stycznia 1990 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 1 stycznia 1990, zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania instalacji radarowych wykorzystywanych w żegludze po Renie, a także wymogami minimalnymi i warunkami badania wskaźników skrętu wykorzystywanych w żegludze po Renie, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem, dyrektywą 2006/87/WE lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.	
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po 31 grudnia 2006 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 31 grudnia 2006 zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania dyrektywy 2006/87/WE, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub dyrektywą 2006/87/WE.	
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po 1 grudnia 2009 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 1 grudnia 2009, zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania rezolucji CKŻR 2008-II-11 można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub rezolucją CKŻR 2008-II-11.	
	ust.2	Sprzęt ECDIS śródlądowego w trybie nawigacyjnym	Sprzęt ECDIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniem normy dla ECDIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2022 r. może być nadal używany.	

¹ Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389, 30.12.2006).

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
			Sprzęt ECDIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniem normy dla ECDIS śródlądowego może być nadal instalowany i używany, gdy obecne wydanie biblioteki prezentacji i katalogu obiektów wymagane normą ECDIS śródlądowego zostało wdrożone w sprzęcie.	
	ust. 3	Sprzęt AIS śródlądowego	Sprzęt AIS śródlądowy posiadający homologację typu zgodnie z Wydaniem 1.0 i 1.01 normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 grudnia 2015 r. może nadal być używany.	
			Sprzęt AIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z Wydaniem 2.0 normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2024 r. może być nadal używany..	
7.12	ust. 4 zdanie drugie	Oznaczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 5	Zatrzymywanie, blokowanie i automatyczna dezaktywacja	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 7 zdanie pierwsze i drugie	Rozwiązania i zabezpieczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 7 zdanie trzecie	Sygnal optyczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 8	Funkcja opuszczania awaryjnego	Jeśli hydrauliczne opuszczanie nie jest możliwe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2040
		Badanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 12 lit. c)		Jeżeli nie można przedstawić dowodu matematycznego, organ inspekcyjny może uznać inny odpowiedni dowód za równoważny.	
ROZDZIAŁ 8				
8.01	ust. 3	Instalować można tylko silniki spalinowe na paliwo o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
8.02	ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
8.03	ust. 5	Konstrukcja przepustów wałów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
8.05	ust. 1	Zbiorniki stalowe do paliwa ciekłego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 3	Brak zbiorników paliwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 6, zdania 3-5	Instalacja i pomiary rur wentylacyjnych i przewodów łączących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
	ust. 7, zdanie pierwsze	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 13	Kontrola poziomu napełnienia nie tylko dla serwomotorów, lecz również dla innych silników potrzebnych do bezpiecznego prowadzenia statku	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
8.06		Zbiorniki olejów smarowych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
8.07		Zbiorniki olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
8.10	ust. 2	Hałas wytwarzany przez statek w ruchu	Statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek w ruchu nie przekracza 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.	
	ust. 3 ¹	Hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu	Statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek stojący w miejscu nie przekracza 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku	
ROZDZIAŁ 9			Do silników już zainstalowanych na pokładzie statku, które a) nie posiadają homologacji typu lub b) dla których nie wykonano kontroli instalacyjnej, zastosowanie ma wyłącznie art. 9.02.	
9.01	ust. 1-4	Przepisy ogólne	Do silników spełniających wymogi w zakresie homologacji typu i wymogi instalacyjne obowiązujących w dniu instalacji: N.Z.	
9.06		Kontrola instalacyjna		
ROZDZIAŁ 10				
10.01	ust. 1 zdanie drugie	Wymagane dokumenty należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 2 lit. e)	Schematy tablic rozdzielczych oraz dokumentacja silników elektrycznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
	ust. 2 lit. f)	Plany systemów elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
	ust. 2 lit. g)	Plany obwodów sterowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030

¹ Przepis przejściowy dotyczący art. 8.10 ust. 3 jest wymogiem przejściowym, obowiązującym do dn. 31 grudnia 2019 r. Poniższy przepis przejściowy obowiązywał do dn. 1 grudnia 2014 r.: 'art. 8.10 ust. 3 / Limit emisji hałasu 65 dB(A) dla statków stojących w miejscu / N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2015 r.'

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
10.03		Rodzaj zabezpieczenia według lokalizacji instalacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
10.04		Zabezpieczenie przeciwwybuchowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
10.05	ust. 4	Przekrój przewodów uziemiających	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.06	ust. 1 tabela	Trójfazowy prąd przemienny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.08	ust. 1	Spełnienie norm europejskich EN 15869-1, EN 15869-3 i EN 16840	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 9	Połączenie i rozłączenie gdy linia jest zamknięta	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
10.10	ust. 2	Instalacja transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 3	Oddzielne uzwojenia pierwotne i wtórne transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 4	Zaczepy przyłączeniowe uzwojeń wtórnych transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 5	Tabliczka z informacją o producencie i mocy silników, generatorów, transformatorów.	N.Z.P., z wyjątkiem silników, które są objęte rozdziałem 9 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628 lub rozdziałem 8a Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie	
10.11	ust. 3	Wentylacja pomieszczeń serwisowych i szaf do pokładu otwartego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 7	Wentylacja zamkniętych pomieszczeń, szaf i skrzyń mieszczących akumulatory	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 12	Pomiar urządzeń ładujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 13	Automatyczne ładowarki	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 14	Maksymalne napięcie ładowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 15	Normy EN 62619 i EN 62620 dla baterii litowo-jonowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 16	System zarządzania akumulatorami	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.12	ust. 2 lit. d)	Bezpośrednie źródło zasilania odbiorników dla układów napędowych i manewrowych statków	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.15	ust. 11	Przejścia wiązek kablowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 12	Przewody od awaryjnego źródła zasilania do urządzeń odbiorczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 13	Przewody w miejscach o wysokiej temperaturze otoczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 14	Instalacja przewodów zasilania głównego i awaryjnego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.16	ust. 3 zdanie drugie	Drugi obwód	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.18	ust. 1	Urządzenie do odłączania zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po Dalsze korzystanie ze starszych wersji systemów zabezpieczeń jest możliwe, jeżeli ekspert stwierdzi, że zapewniają one zabezpieczenie na porównywalnym poziomie	1.1.2025
	ust. 2	Dostępność	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 3	Galwaniczna separacja obwodów sterowania i zasilania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 4	Praca przy zmianach napięcia i częstotliwości	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 5	Czas rozładowania po odłączeniu zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 6	Reakcja na awarię zewnętrznych sygnałów sterujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 7	Reakcja na awarię napięcia sterującego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 8	Wykrywanie błędów i zapobieganie niewykrytym błędom	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 9	Monitorowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 10	Badanie typu	N.Z.P.	
10.19		Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa instalacji maszynowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.20		Warunki badania dla instalacji elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
10.21		Kompatybilność elektromagnetyczna	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 11			N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 13				
13.02	2 lit. b)	Zbiorniki wykonane ze stali lub innego stabilnego, niepalnego materiału o pojemności co najmniej 10 litrów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
13.04		Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach pomieszczeniach dla pasażerów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
13.05		Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach	<p>N.Z.P.</p> <p>a) Stałe systemy gaśnicze bazujące na CO₂ zainstalowane przed dniem 1 października 1980 r. mogą pozostać w użyciu do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2035 r., jeżeli spełniają wymagania art. 7.03 ust. 5 przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie obowiązujące w dniu 1 kwietnia 1976 r. (Protokół CKŻR 1975-I-23).</p> <p>b) Stałe systemy gaśnicze bazujące na CO₂ zainstalowane pomiędzy dniem 1 kwietnia 1992 r. a dniem 31 grudnia 1994 r. mogą pozostać w użyciu do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po dniu 1.1.2035 r., jeżeli są zgodne z wymaganiami art. 7.03 ust. 5 przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie obowiązujące w dniu 31 grudnia 1994 r.</p> <p>c) Zalecenia CKŻR wydane pomiędzy dniem 1 kwietnia 1992 r. a dniem 31 grudnia 1994 r. w odniesieniu do art. 7.03 ust. 5 przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie obowiązujące w dniu 31 grudnia 1994 r. obowiązują do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2035.</p> <p>d) Art. 13.05 ust. 2 lit. a) ma zastosowanie tylko do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po dniu 1.1.2035 r., jeżeli instalacje zostały zainstalowane na statkach, które zostały zwodowane po 1 października 1992 r.</p>	
13.07		Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do łodzi towarzyszącej	<p>N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po</p> <p>W przypadku łodzi towarzyszących, które znajdowały się na pokładzie przed dniem 1.10.2003, można alternatywnie przedstawić dowód na spełnianie przez nie wymogów bezpieczeństwa określonych w art. 32.06</p>	1.1.2020

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 14				
14.02	ust. 4	Urządzenie zewnętrznych krawędzi pokładów, schodni pokładowych bocznych jak również stanowisk roboczych	N.Z.P. ¹	
14.04	ust. 1	Wolna szerokość schodni pokładowej bocznej	Dla statków o szerokości $B > 7,30 m$, N.Z.P. ²	
			Dla statków o długości $L < 55 m$, gdzie pomieszczenie dla załogi jest tylko w części rufowej N.Z.P.2	
			Dla wszystkich pozostałych statków N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
14.05	ust. 1	Dostęp do stanowisk roboczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 4	Schody w stale obsługiwanych stanowiskach roboczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
14.06	ust. 2	Wyjścia i wyjścia bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
14.07	ust. 1 zdanie drugie	Urządzenia do wchodzenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 2	Tabliczka producenta	N.Z.P.	1.1.2020

¹ Jednak najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2015 r., jednostki muszą spełniać poniższe wymagania:

- Na zewnętrznych krawędziach pokładów i stanowiskach roboczych, w których istnieje ryzyko upadku z wysokości większej niż 1 m, musi być zamontowane nadburcie lub zrębica luku o wysokości co najmniej 0,70 m lub barierki zgodne z normą europejską EN 711 : 1995, które powinny składać się z poręczy, poręczy pośredniej na wysokości kolan i listwy przypodłogowej.
- Na schodniach pokładowych bocznych muszą być zamontowane listwy przypodłogowe oraz poręcz ciągła na zrębicy luku. Na zrębicy luku nie jest wymagana poręcz, jeżeli na schodniach pokładowych bocznych zamontowane są nieruchome poręcze.

² Dla statków wodowanych po dniu 31.12.1994 r. oraz statków eksploatowanych, wymaganie stosuje się na poniższych zasadach:

- W przypadku wymiany całego rejonu ładowni, wymagania art. 14.04 muszą być spełnione. W przypadku modyfikacji wpływających na całkowitą długość obszaru schodni pokładowej bocznej i wolnej szerokości schodni pokładowej bocznej,
- a) art. 14.04 musi być respektowany, jeżeli szerokości w świetle schodni pokładowej bocznej ma być zmniejszona do wysokości 0,90 m, dostępnej przed modyfikacją
 - b) nie wolno zmniejszać wolnej szerokości schodni pokładowej bocznej 0,90 m lub wolnej szerokości powyżej tej wysokości, dostępnej przed modyfikacją, jeżeli ich wymiary wynoszą mniej niż te określone w art. 14.04.

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
14.12	ust. 4 zdanie pierwsze	Urządzenia zabezpieczające	N.Z.P. nie później niż po pierwszym odnowieniu świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
	ust. 4 zdanie drugie	Prześwit bezpieczny	N.Z.P. najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
			Jeżeli po upływie tego terminu warunek ten nie jest możliwy do osiągnięcia w praktyce, miejsca na stanowiskach roboczych i przejściach, gdzie prześwit bezpieczny jest mniejszy niż 0,50 m, muszą być wyraźnie oznaczone jako takie.	
	ust. 5	Bezpieczeństwo użytkowania	N.Z.P. nie później niż po pierwszym odnowieniu świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020
ust. 9	Instrukcje użytkowania	N.Z.P. nie później niż po pierwszym odnowieniu świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	
		Jeśli po upływie tego terminu instrukcja obsługi nie będzie dostępna u producenta, zostanie ona napisana przez specjalistę. Następnie, począwszy od pierwszego badania zgodnie z art. 14.12 ust. 6 lit. c), niniejsza instrukcja użytkowania zostanie zatwierdzona przez eksperta przeprowadzającego badanie.		
ROZDZIAŁ 15				
15.01	ust. 1	Pomieszczenia dla załogi dla osób zwyczajowo mieszkających na pokładzie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
15.02	ust. 3	Położenie podłogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 4	Pomieszczenia rekreacyjne i sypialne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 6	Wysokość pomieszczeń dla załogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 8	Powierzchnia pomieszczeń rekreacyjnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 9	Kubatura pomieszczeń	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 10	Objętość powietrza na osobę	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 11 lit. a)	Wymiary drzwi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 11 lit. c)	Drzwi ustytuowane wzdłuż dróg ewakuacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2052
	ust. 11 lit. d)	Drzwi zamknięte od wewnątrz	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2027
	ust. 12 lit. a) i b)	Rozmieszczenie schodów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 13	Rury przenoszące niebezpieczne gazy lub ciecze	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
15.03		Urządzenia sanitarne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
15.04		Kuchnie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
15.06		Ogrzewanie i wentylacja	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
15.07	ust. 1 zdanie drugie	Pozostałe wyposażenie pomieszczeń dla załogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 18				
18.01	ust. 2, tabele 1 i 2, i ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	N.Z.P., o ile	
			a) Wartości graniczne/kontrolne nie przekraczają wartości określonych w etapie II więcej niż dwukrotnie, b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.	
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 1 grudnia 2011 r., zgodnie z wymaganiami rezolucji CKŻR 2010-II-27 (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.	

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 10 stycznia 2013 r., zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2012/49/UE (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.	
ROZDZIAŁ 19				
19.01	ust. 2 lit. d)	Zakaz użycia grzejników na paliwo stałe zgodnie z art. 16.07	Przepis nie ma zastosowania do statków z silnikami na paliwo stałe (silników parowych).	
	ust. 2 lit. e)	Zakaz instalacji gazu płynnego zgodnie z rozdziałem 17	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
			Przepisy przejściowe stosuje się tylko jeśli systemy alarmowe wyposażone są zgodnie z art. 19.15 ust. 8.	
ust. 5 i 6	Organiczona widoczność przed statkiem na 2 długości statku, jeżeli jest mniejsza niż 250 m Wystarczająca widoczność wstecz	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	1.1.2045	
19.02	ust. 2	Liczba i usytuowanie grodzi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 3	Usytuowanie grodzi rufowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
			Wymogu tego nie stosuje się do statków pasażerskich, które ze względu na zgodność z podstawowymi wymogami dotyczącymi statusu dwuprzędziowego określonymi w art. 19.03 ust. 9 lub które spełniają wymogi art. 19.07 osiągają równoważny poziom bezpieczeństwa i zdolności manewrowej.	
	ust. 5 zdanie drugie	Linia graniczna w przypadku braku pokładu grodziowego	W wypadku statków pasażerskich, które zostały zwodowane przed 1.1.1996, N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 10 lit. c)	Czas zdalnego zamykania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 15	Wysokość dna podwójnego, szerokość zbiorników bocznych pustych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
19.03	ust. 1-6	Stateczność statku w stanie nieuszkodzonym	N.Z.P., i kiedy zabierana jest maksymalna liczba pasażerów, najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 7 i 8	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 9	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
		Zakres pionowy uszkodzenia dna łodzi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
			N.Z.P. mające zastosowanie do wodoszczelnych pokładów przy minimalnej odległości 0,50 m i mniejszej niż 0,60 m od dna statków, które uzyskały pierwsze świadectwo zdolności żeglugowej przed dn. 31.12.2005	
		Status dwupredziałowy	N.Z.P.	
ust. 10-13	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	
19.05	ust. 2 lit. a)	Liczba pasażerów, dla których określono obszar ewakuacji zgodnego z art. 19.06 ust. 8	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 2 lit. b)	Liczba pasażerów, którą uwzględniono przy obliczaniu stateczności zgodnie z 19.03	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.06	ust. 1 zdanie pierwsze	Pomieszczenia dla pasażerów na wszystkich pokładach za grodzią zderzeniową, ale przed grodzią skrajnika rufowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 3 lit. c) zdanie pierwsze	Wolna wysokość wyjść	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Zawartość</i>	<i>Termin i uwagi</i>	
	ust. 3 pkt 2) zdanie drugie	Wolna szerokość drzwi kabin pasażerskich i innych małych pomieszczeń	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 3 lit. f) zdanie pierwsze	Wymiary drzwi awaryjnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 3 lit. g)	Wyjścia z pomieszczeń przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 4 lit. d)	Drzwi przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 5	Wymagania dotyczące korytarzy łączących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 6 lit. b)	Drogi ewakuacyjne do rejonów zbiórek podczas ewakuacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 6 lit. c)		N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi	
	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez kuchnie	<p>W przypadku gdy nie jest możliwe stworzenie alternatywnej drogi ewakuacyjnej nieprowadzącej przez kuchnię lub wiąże się to z nieproporcjonalnymi kosztami, świadectwo zdolności żeglugowej można odnowić jedynie gdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) przeanalizowano ryzyko związane z drogą ewakuacyjną prowadzącą przez kuchnię, oraz b) w kuchni wdrożono zalecenia zgodne ze wspomnianą ograniczoną analizą ryzyka w sposób zadowalający dla organu inspekcyjnego. <p>We wspomnianej ograniczonej analizie ryzyka należy zwrócić uwagę na co najmniej następujące kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dostępność drogi ewakuacyjnej; b) zagrożenia pożarowe; c) ryzyko związane z gorącymi powierzchniami; d) zagrożenia związane z poślizgnięciem lub potknięciem się na podłogach w kuchni; e) określone zagrożenia dla niektórych grup docelowych takich jak osoby z ograniczoną możliwością poruszania się. 	
ust. 6 lit. d)	Brak stopni ściennych z pręta, drabin itp., temu podobnych na drodze ewakuacyjnej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
ust. 7	Odpowiedni system instrukcji bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
ust. 8	Wymagania dotyczące rejonów zbiórek	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
ust. 9	Wymagania dotyczące schodów i podestów w strefie pasażerskiej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
ust. 10 lit. a) zdanie pierwsze	Barierki zgodne z normą europejską	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 10 lit. a) zdanie drugie	Wysokość nadburć i barierek pokładów przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 10 lit. b) zdanie drugie	Wolna szerokość otworów używanych przez osoby z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 13	Obszary komunikacyjne i ściany w obszarach komunikacyjnych, przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 14 zdanie pierwsze	Konstrukcja drzwi i ścian szklanych w obszarach komunikacyjnych i szyby okienne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 15	Wymagania dotyczące nadbudówek zbudowanych całkowicie lub częściowo z szyb panoramicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 17 zdanie drugie	Wymagania dotyczące toalet przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 18	Instalacja wentylacyjna dla kabin bez otwieralnych okien	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 19	Wymagania art. 19.06 dotyczące pomieszczeń przeznaczonych dla członków załogi lub personelu pokładowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.07	ust. 2	Drugi niezależny układ napędowy w oddzielnej maszynowni	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020

			<p>N.Z.P. dla statków pasażerskich spełniających następujące wymagania:</p> <p>a) Istniejący system gaśniczy, o którym mowa w art. 19.12 ust. 9, służący ochronie maszynowni, można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynowni. Nie można powoływać się na przepis przejściowy do art. 13.05 ust. 2 lit. a).</p> <p>Jeżeli obecny system przeciwpożarowy nie może zostać natychmiast uruchomiony w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynowni, jak opisano powyżej, silniki spalinowe w maszynowni chroni dodatkowy system gaśniczy do ochrony przedmiotów, który można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynowni.</p> <p>b) Na zasadzie odstępstwa od art. 13.06 system gaśniczy do ochrony przedmiotów, który można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynowni, jest wymagany w przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zamkniętych silników spalinowych; - zamkniętych generatorów; - głównej tablicy rozdzielczej. <p>c) Systemy gaśnicze do ochrony przedmiotów, o których mowa w lit. a) i b), musi zaprojektować wyspecjalizowana firma. Ponadto wymagania zawarte w art. 13.05 ust. 9 stosuje się odpowiednio.</p> <p>d) Oprócz systemów zęzowych, o których mowa w art. 8.08, maszynownia jest wyposażona w dodatkową pompę zęzową.</p> <p>Jej wydajność (Q) w l/min oblicza się przez $Q = d_2^2 * d_2$ oblicza się zgodnie z art. 8.08 ust. 3, a maksymalną długość maszynowni należy wykorzystać do „I”.</p> <p>Pompa zęzowa musi znajdować się w bezpiecznym miejscu.</p> <p>Należy umożliwić włączenie pompy i obsługę zaworów ciśnieniowych z pozycji nad głównym pokładem.</p> <p>e) Łączna wydajność wszystkich pomp znajdujących się we wspomnianej maszynowni i nadających się do wypompowywania musi wynosić co najmniej 3000 l/min.</p> <p>f) Spełnienie wymagań określonych w lit. d) i e) nie jest konieczne, jeżeli serwomotory znajdują się powyżej uszkodzonej linii wodnej w przypadku zalania maszynowni.</p>	
--	--	--	---	--

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 6	System odwadniania zęz zainstalowany na stałe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 10	Automatyczny defibrylator zewnętrzny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
19.10	ust. 2	Art. 10.16 ust. 3 odnosi się również do przejść i pomieszczeń rekreacyjnych dla pasażerów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 3	Odpowiednie oświetlenie awaryjne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 4	Awaryjna siłownia	Do statków wycieczkowych o L_{WL} równym 25 m lub mniej, przepis stosuje się zgodnie z N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. lit. f)	Zasilanie awaryjne reflektorów zgodnie z art. 13.02 ust. 2 lit. i)	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 4 lit. i)	Zasilanie awaryjne wind i sprzętu dźwigowego zgodnie z art. 19.06 ust. 9, zdanie drugie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 6 zdanie pierwsze	Przegrody zgodnie z art. 19.11 ust. 2.	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 6 zdanie drugie i trzecie	Instalacji kabli	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 6 zdanie czwarte	Siłownia awaryjna powyżej linii granicznej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
19.11	ust. 1	Zgodność materiałów i części składowych z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
			Do materiałów i elementów zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem w sprawie Stosowania Procedur Testu Przeciwożarowego (Kodeks FTP) przyjęty na mocy rezolucji MSC.61(67) ¹ : N.Z.P.	

¹ Rezolucja MSC.61(67) przyjęta w dniu 5 grudnia 1996 r. – Międzynarodowy kodeks w sprawie stosowania procedur prób ogniowych.

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 2	Konstrukcja przegród	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 3	Środki nakładane na powierzchnie jak również pokrycie pokładów używane w pomieszczeniach oprócz maszynowni i magazynów muszą mieć właściwości wstrzymujące płomień	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 4	Stropy i okładziny ścienne z materiałów niepalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 5	Umeblowanie i wyposażenie w obszarach zbiórek z materiałów niepalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 6	Kodeks procedur prób ogniowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 7	Materiały izolacyjne w pomieszczeniach mieszkalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 9	Wymagania dotyczące drzwi w przegrodach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 11	Przegrody	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 12	Ograniczniki ciągu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 13	Schody wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału niepalnego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 14	Wewnętrzne schody obudowane na wszystkich poziomach ścianami zgodnie z (ust. 2).	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

Artykuł i ustęp		Zawartość	Termin i uwagi	
	ust. 15	Instalacje wentylacyjne i napowietrzające	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 16	Instalacje wentylacyjne w kuchniach, kuchenki z wyciągami	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 17	Ośrodki sterowania, klatki schodowe, miejsca zbiórek instalacje odprowadzania wyciągów dymu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.12	ust. 8 lit. d)	Instalacja pomp pożarowych	Obie pompy: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 9	Instalacja gaśnicza w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
19.14	ust. 1	Zbiorniki do odbioru ścieków i instalacje odzysku lub unieszkodliwiania	Dla statków kabinowych z nie więcej niż 50 kajami i statków wycieczkowych: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 2	Wymagania dotyczące zbiorników do odbioru ścieków	Dla statków kabinowych z nie więcej niż 50 kajami i statków wycieczkowych: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.15	ust. 1	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
ROZDZIAŁ 21				
21.01	ust. 2	Specjalne wciągarki lub podobne urządzenia na jednostkach przeznaczonych do pchania	Do jednostek, które uzyskały świadectwo przez dniem 1.1.1995 r. na pchanie zestawów bez własnego urządzenia szczipającego: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
	ust. 3 ostatnie zdanie	Wymagania dotyczące urządzeń napędowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 22				

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Zawartość</i>	<i>Termin i uwagi</i>	
22.02	ust. 3	Wymagania dodatkowe	Takie same przepisy przejściowe jak podane w mającym zastosowanie artykule.	
ROZDZIAŁ 25				
25.01		Zastosowanie art. 7.01 ust. 2, 8.05 ust. 13 oraz and 8.10	Do statków morskich, które nie są przeznaczone do przewozu substancji, o których mowa w Umowie ADN, których stępka została położona przed 1.10.1987 r.: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
ROZDZIAŁ 26				
26.01			Dla statków rekreacyjnych zbudowanych przed 1.1.1995: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035

Artykuł 32.03**Dodatkowe przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek, które zostały zwodowane przed dniem lub w dniu 1 kwietnia 1976 r.**

1. Oprócz przepisów przejściowych art. 32.02, jednostki, które zostały zwodowane w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub wcześniej, podlegają następującym przepisom.
2. Następujące definicje mają zastosowanie w tabeli poniżej:

‘Z.P.’: Przepis ten nie ma zastosowania do jednostek, które są obecnie eksploatowane, chyba że odnośne ich części były zastąpione lub poddane przebudowie, to znaczy, że przepis ten ma zastosowanie tylko do Zastąpienia lub Przebudowy odpowiednich części czy miejsc. Jeżeli istniejące części są zamieniane na części zamienne wykonane w tej samej technologii i są one tego samego typu, nie stanowi to zamiany („Z”) w rozumieniu przepisów przejściowych.

‘Wystawienie lub odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej’: Przepis ten musi być spełniony do czasu wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po nabraniu mocy obowiązującej przez ten przepis.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 3				
3.04	ust. 2	Wspólne powierzchnie odgraniczające zasobników paliwowych oraz pomieszczeń załogi i pasażerów	Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
ROZDZIAŁ 4				
4.01	ust. 1	Prześwit bezpieczny	Odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
4.02		Wolna burta	Odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
ROZDZIAŁ 8				
8.08	ust. 3 i 4	Minimalna wydajność pompowania i średnica wewnętrzna rur odwadniających	Odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 10				
10.01	ust. 2 lit. a, c i d	- orientacyjne schematy - wskazówki dotyczące zapotrzebowania na zasilanie - rodzaje kabli z podaniem ich przekrojów	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po Z.P. dla statków, których schematy sporządzono zgodnie z art. 32.04 ust. 3 zdanie drugie	1.1.2020
10.03		Rodzaj zabezpieczenia w zależności od miejsca montażu	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.06	ust. 1 tabela bez przypisu 4	Maksymalne dopuszczalne napięcia	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.10		Generatory, silniki i transformatory	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.11	ust. 3 i 5	Ustawienie akumulatorów	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.12		Aparatura rozdzielcza i sterownicza	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.13		Wyłączniki awaryjne	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.14		Materiał instalacyjny	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.15	ust. 1–10	Kable	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
10.17		Światła nawigacyjne	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
ROZDZIAŁ 15				

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi
15.02	ust. 5	Hałas i drgania w pomieszczeniach dla załogi	<p>Do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po</p> <p>Jeżeli określona wartość graniczna nie zostanie spełniona po tej dacie, świadectwo zdolności żeglugowej może być odnowione tylko w przypadku spełnienia warunków określonych w jednym z dwóch poniższych wariantów.</p> <p>Wariant 1:</p> <p>a) Wnioskodawca może w sposób satysfakcjonujący dla organu inspekcyjnego wykazać, że przedsięwziął działania, których można od niego oczekiwać, w celu zmniejszenia poziomu hałasu w pomieszczeniach dla załogi;</p> <p>b) Pozostały poziom przekroczenia wartości granicznej wynosi maksymalnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 dB(A) w pomieszczeniach mieszkalnych; - 10 dB(A) w pomieszczeniach sypialnych, oraz <p>c) W pomieszczeniach, w których wartości graniczne są przekroczone, należy zapewnić dostęp do odpowiednich indywidualnych urządzeń chroniących przed hałasem.</p> <p>Jeżeli w pomieszczeniach sypialnych nie jest możliwe obniżenie poziomu hałasu poniżej wartości granicznej określonej w lit. b), wówczas dopuszczalne jest dalsze obniżenie poziomu hałasu otoczenia za pomocą metod lokalnej redukcji hałasu takich jak wygłuszenie. Należy przy tym zapewnić, aby hałas otoczenia spadł poniżej wartości granicznej określonej w lit. b). Przepis, o którym mowa w lit c) stosuje się odpowiednio.</p> <p>Wariant 2:</p> <p>Jednostka może kontynuować pracę, jeżeli monitorowanie odczytów z tachografu zapewni, aby jednostka – co najmniej w okresach przestoju określonych przepisami krajowymi państw członkowskich – pracowała przy takich obrotach serwowymotoru, przy których wartości graniczne hałasu w pomieszczeniach sypialnych nie przekraczają 60 dB(A).</p> <p>Ten poziom obrotów jest ustalany w trakcie prób przy pierwszym odnowieniu świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2020 i następnie zostaje wpisany do świadectwa zdolności żeglugowej.</p>

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 19				
19.02	ust. 3	Usytuowanie grodzi zderzeniowej i rufowej	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 5, 6 zdanie pierwsze, ust. 7-11 i 13	Linia graniczna w przypadku braku pokładu grodziowego	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
	ust. 16	Wodoszczelne okna	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.04		Prześwit bezpieczny, wolna burta, znaki zanurzenia	Z.P., najpóźniej do lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.05		Liczba pasażerów	Odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045
19.10	ust. 4, 6, 7, 8 i 11	Awaryjna siłownia	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045

3. Artykuł 19.11 ust. 3 zdanie pierwsze i ust. 6 ma zastosowanie do statków wycieczkowych wodowanych w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub wcześniej aż do pierwszego wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2045, z postanowieniem, że tylko farby, lakiery, powłoki i inne materiały używane na powierzchniach od strony dróg ewakuacyjnych i inne materiały do powierzchniowego wykańczania paneli muszą być ognioodporne i, że dym lub toksyczne opary nie będą wydzielaty się w jakichkolwiek niebezpiecznych ilościach.
4. Art. 19.11 ust. 12 zdania pierwsze i drugie, mają zastosowanie do statków wycieczkowych wodowanych w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub wcześniej do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2045, z postanowieniem, że wystarczające jest, jeżeli, zamiast schodów w postaci nośnej konstrukcji stalowej, schody służące jako droga ewakuacyjna będą zaprojektowane w taki sposób, że pozostaną zdadne do użytku w wypadku pożaru, przez w przybliżeniu taki sam czas jak schody w postaci nośnej konstrukcji stalowej.

Artykuł 32.04 **Inne przepisy przejściowe**

1. Oprócz przepisów art. 32.02 i 32.03 stosuje się przepisy niniejszego artykułu.
2. Dla jednostek, których minimalna wolna burta została określona zgodnie z art. 4.04 „Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie”, w wersji obowiązującej w dniu 31 marca 1983 r., organ inspekcyjny może, na żądanie armatora, określić wolną burtę zgodnie z art. 4.03 „Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie” w wersji obowiązującej w dniu 1 stycznia 1995 r.

3. Znaki zanurzenia znajdujące się na statkach już eksploatowanych muszą spełniać wymagania art. 4.03 w zakresie ich charakterystyki i orientacji najpóźniej przy odnowieniu świadectwa zdolności żeglugowej statku po dniu 30 grudnia 2024 r.
4. Jednostki zwodowane przed 1 lipca 1983 r. nie muszą być zgodne z rozdziałem 10 niniejszego Standardu, lecz muszą co najmniej być zgodne z rozdziałem 6 „Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie”, w wersji obowiązującej w dniu 31 marca 1983 r.

Na zasadzie odstępstwa od art. 6.01 ust. 2 Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie mających zastosowanie w dniu 31 marca 1983 r. dla jednostek, które zostały zwodowane w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub przed tą datą, wystarczy przedstawić ograniczony orientacyjny schemat instalacji elektrycznej, w którym przedstawiono co najmniej następujące informacje: – źródła energii;

- połączenia z siecią lądową lub innymi sieciami zewnętrznymi;
- główne tablice rozdzielcze oraz rozdzielnie
- urządzenia zabezpieczające sieć zasilania
- włączniki
- przekroje kabli

5. Art. 19.06 ust. 3 lit. a)–e) oraz art. 19.12 ust. 3 lit. a), w odniesieniu do zasady dotyczącej długości pojedynczego węża, ma tylko zastosowanie wobec statków pasażerskich wodowanych po 30 września 1984 r., oraz w przypadku przebudowy odnośnych miejsc, najpóźniej kiedy świadectwo statku będzie odnowione po 1 stycznia 2045 r.
6. W przypadku gdy przepis nawiązuje do normy europejskiej lub międzynarodowej, w związku z wymaganiami projektowymi:
 - a) w odniesieniu do wolnostojących elementów wyposażenia, zgodnie z normą europejską lub międzynarodową, takie elementy wyposażenia mogą, po każdej nowej publikacji lub zmianie tej normy, być w dalszym ciągu używane przez kolejne 20 lat po jej nowej publikacji lub zmianie,
 - b) w odniesieniu do części wyposażenia zainstalowanych na stałe, zgodnie z normą europejską lub międzynarodową, te części wyposażenia mogą być nadal używane do czasu ich wymiany lub przebudowy danych obszarów.
7. Statki o dużej prędkości, które miały ważne świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie w dniu 31 marca 2003 r. powinny spełnić przepisy art.. 29.01 ust. 3, 29.02, 29.04, 29.05, 29.06 ust. 2, 29.10 ust. 2 i 3 w dniu 1 stycznia 2023 roku.

Artykuł 32.05**Przepisy przejściowe w odniesieniu do jednostek nieobjętych art. 32.01**

1. Zastosowanie mają następujące przepisy:
 - a) w odniesieniu do jednostek, dla których po raz pierwszy wydano świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie w trybie Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie od 1 stycznia 1995 r., pod warunkiem, że nie były one w trakcie budowy albo przebudowy w dniu 31 grudnia 1994 r.,
 - b) w odniesieniu do jednostek, które uzyskały inne licencje dopuszczające do ruchu pomiędzy 1 stycznia 1995 r. a 30 grudnia 2008 r.,
 - c) w odniesieniu do jednostek, dla których po raz pierwszy wydano wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej ważne dla Rejonu R zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE pomiędzy 30 grudnia 2008 r. a 6 października 2018 r.,
 - d) w odniesieniu do jednostek, dla których wydano po raz pierwszy unijne świadectwo zdolności żeglugowej ważne dla Rejonu R zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/1629 od dn. 7 października 2018 r.
2. Musi być udowodnione, że te jednostki są zgodne z:
 - a) „Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie”, w wersji obowiązującej w dniu w którym wydano świadectwo inspekcji statku uprawiającego żeglugę po Renie lub inną licencję dopuszczającą do ruchu, lub
 - b) z przepisami dyrektywy 2006/87/WE stosowanymi do Rejonu R, w wersji obowiązującej w dniu, w którym wydano wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, lub
 - c) z przepisami dyrektywy (UE) 2016/1629 stosowanymi do Rejonu R, w wersji obowiązującej w dniu, w którym wydano unijne świadectwo zdolności żeglugowej.
3. Jednostki te muszą być przystosowane tak, aby pozostawać w zgodzie z niniejszym Standardem zgodnie z przepisami przejściowymi sformułowanymi w tabeli poniżej.
4. Artykuł 32.04 ust. 3, 5 i 6 stosuje się odpowiednio.
5. W tabeli poniżej mają zastosowanie następujące definicje:

„N.Z.P.”: Przepis ten nie ma zastosowania do jednostek, które są obecnie eksploatowane, chyba że odpowiednie ich części zostały zamienione lub poddane przebudowie, to znaczy, przepis ten ma zastosowanie tylko do Nowo budowanych statków oraz Zamian lub Przebudowy ich części. Jeżeli istniejące części są zamieniane na części zamienne wykonane w tej samej technologii i są one tego samego typu, nie stanowi to zamiany („Z”) w rozumieniu przepisów przejściowych.

„Wystawienie lub odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej”: Przepis ten musi być spełniony do czasu wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po nabraniu mocy obowiązującej przez ten przepis.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
ROZDZIAŁ 3					
3.03	ust. 1 lit. b)	Usytuowanie grodzi rufowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
	ust. 2	Pomieszczenia dla załogi za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	7.10.2018
		Wyposażenie bezpieczeństwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
	ust. 7	Części dziobowe statków z wnękami na kotwice	Przepis wchodzi w życie z dniem 1.1.2001: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej	1.1.2041	7.10.2018
ROZDZIAŁ 6					
6.02	ust. 1	Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	1.4.2007
		Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	1.4.2007
ROZDZIAŁ 7					
7.02	ust. 6	Szkló bezpieczne	N.Z.P.		7.10.2018
7.05	ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają wymagania w zakresie koloru i natężenia światła oświetlenia na pokładzie oraz wymogi dopuszczające światła nawigacyjne do żeglugi na Renie, z dn. 30 listopada 2009 r. mogą być nadal używane.		1.12.2009

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>	<i>Data wejścia w życie</i>
7.06	ust. 1	Wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed dniem 1 stycznia 1990 r.	Wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed dniem 1 stycznia 1990 r. i zostały zainstalowane przed dniem 1 stycznia 2000 r. można nadal utrzymywać i wykorzystywać do czasu odnowienia świadectwa zdolności żegludowej, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE ¹ lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.	1.12.2009
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed dniem 1 stycznia 1990 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 1 stycznia 1990, zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania instalacji radarowych wykorzystywanych w żegludze po Renie, a także wymogami minimalnymi i warunkami badania wskaźników skrętu wykorzystywanych w żegludze po Renie, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem, dyrektywą 2006/87/WE lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.	1.12.2009
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po dniu 31 grudnia 2006 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 31 grudnia 2006 zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania dyrektywy 2006/87/WE, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub dyrektywą 2006/87/WE.	7.10.2018
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po dniu 1 grudnia 2009 r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w dniu lub po dniu 1 grudnia 2009 r., zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania rezolucji CKŻR 2008-II-11 można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub rezolucją CKŻR 2008-II-11.	7.10.2018

¹ Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 roku ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389, 30.12.2006).

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 2	Sprzęt ECDIS śródlądowego w trybie nawigacyjnym	Sprzęt ECDIS śródlądowego posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniami normy ECDIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2022 r, może być nadal używany.		1.1.2022
			Sprzęt ECDIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniami normy dla ECDIS śródlądowego może być nadal instalowany i używany, gdy obecne wydanie biblioteki prezentacji i katalogu obiektów wymagane normą ECDIS śródlądowego zostało wdrożone w sprzęcie.		1.1.2022
	Sprzęt AIS śródlądowego	Sprzęt AIS śródlądowego posiadający homologację typu zgodnie z Wydaniem 1.0 i 1.01 normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 grudnia 2015 r. może nadal być używany.		1.12.2013	
		Sprzęt AIS śródlądowego posiadający homologację typu zgodnie z Wydaniem 2.0 normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowej i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2024 r. może nadal być używany.		1.1.2022	
7.12	ust. 4 zdanie drugie	Oznaczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		7.10.2018
	ust. 5	Zatrzymywanie, blokowanie i automatyczna dezaktywacja	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 7 zdanie pierwsze i drugie	Rozwiązania i zabezpieczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 7 zdanie trzecie	Sygnal optyczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		7.10.2018
	ust. 8	Funkcja opuszczania awaryjnego	Jeżeli opuszczanie hydrauliczne jest niemożliwe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2040	7.10.2018
	ust. 12 lit. c)	Testowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej. Jeżeli nie można przedstawić dowodu matematycznego, organ inspekcyjny może uznać inny odpowiedni dowód za równoważny.		7.10.2018
ROZDZIAŁ 8					
8.02	ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	1.4.2007
	ust. 5	System rur płaszczowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	1.4.2007
8.05	ust. 3	Brak zbiorników paliwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
	ust. 7, zdanie pierwsze	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku, który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.4.2008
	ust. 13	Kontrola poziomu napełnienia nie tylko dla serwowatorów, lecz również dla innych silników potrzebnych do bezpiecznego prowadzenia statku	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.4.1999
8.06		Zbiorniki olejów smarowych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.4.2007

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
8.07		Zbiorniki na oleje w układach przenoszenia napędu, systemach sterowania i aktywacji oraz systemach grzewczych, rurociągach i wyposażeniu dodatkowym	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.4.2007
8.10	ust. 2	Hałas wytwarzany przez statek w ruchu	Statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek w ruchu nie przekracza 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.		1.1.2022
	ust. 3	Hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu	Statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek stojący w miejscu nie przekracza 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku		1.1.2022
ROZDZIAŁ 9			Do silników zamontowanych na pokładzie, a które a) nie posiadają homologacji typu lub b) dla których nie wykonano kontroli instalacyjnej, zastosowanie ma wyłącznie art. 9.02.		1.1.2020
9.01	ust. 1-4	Przepisy ogólne	Do silników zgodnych z przepisami dotyczącymi typu i instalacji obowiązujących w dniu instalacji: N.Z.		
9.06		Kontrola instalacyjna			
ROZDZIAŁ 10					
10.01	ust. 1 zdanie drugie	Wymagane dokumenty należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
	ust. 2 lit. e)	Schematy głównej, awaryjnej i rozdzielczej tablicy przełącznikowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030	7.10.2018

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 2 lit. f)	Plany dla systemów elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030	7.10.2018
	ust. 2 lit. g)	Plany obwodów sterowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030	7.10.2018
10.03		Rodzaj zabezpieczenia w zależności od miejsca montażu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030	7.10.2018
10.04		Zabezpieczenie przeciwwybuchowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
10.06	ust. 1 tabela	Prąd trójfazowy	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
10.08	ust. 1	Przestrzeganie norm europejskich EN 15869-1, EN 15869-3 i EN 16840	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 9	Połączenie i rozłączenie, gdy linia jest zamknięta	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
10.10	ust. 2	Instalacja transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 3	Osobne uzwojenia pierwotne i wtórne transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050	7.10.2018
	ust. 4	Zaczepy przyłączeniowe uzwojeń wtórnych transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050	7.10.2018
	ust. 5	Tabliczka z informacją o producencie i mocy silników, generatorów, transformatorów.	N.Z.P., N.Z.P. z wyjątkiem silników, które są objęte rozdziałem 9 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628 lub rozdziałem 8a Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie		7.10.2018
10.11	ust. 3	Wentylacja pomieszczeń służbowych i szaf do pokładu otwartego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		7.10.2018
	ust. 12	Pomiar urządzeń ładujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 13	Automatyczne ładowarki	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 14	Maksymalne napięcie ładowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 15	Normy EN 62619 i EN 62620 dla baterii litowo-jonowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 16	System zarządzania akumulatorami	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
10.15	ust. 11	Przejścia wiązek kablowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 12	Przewody od awaryjnego źródła zasilania do urządzeń odbiorczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 13	Przewody w miejscach o wysokiej temperaturze otoczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 14	Instalacja przewodów zasilania głównego i awaryjnego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
10.16	ust. 3, zdanie drugie	Drugi obwód	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	7.10.2018
10.18	ust. 1	Urządzenie do odłączania zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po Dalsze korzystanie ze starszych wersji systemów zabezpieczeń jest możliwe, jeżeli ekspert stwierdzi, że zapewniają one zabezpieczenie na porównywalnym poziomie.	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 2	Dostępność	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050	7.10.2018
	ust. 3	Galwaniczna separacja obwodów sterowania i zasilania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	7.10.2018
	ust. 4	Praca przy zmianach napięcia i częstotliwości	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 5	Czas rozładowania po odłączeniu zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		7.10.2018

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 6	Reakcja na awarię zewnętrznych sygnałów sterujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 7	Reakcja na awarię napięcia sterującego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 8	Wykrywanie błędów i zapobieganie niewykrytym błędom	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 9	Monitorowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022	7.10.2018
	ust. 10	Badanie typu	N.Z.P.		7.10.2018
10.19		Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa instalacji maszynowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	7.10.2018
10.20		Warunki badania instalacji elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
10.21		Kompatybilność elektromagnetyczna	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
ROZDZIAŁ 11			N.Z.P.		1.1.2020
ROZDZIAŁ 13					
13.02	ust. 2 lit. b)	Zbiorniki wykonane ze stali lub innego stabilnego, niepalnego materiału o pojemności co najmniej 10 litrów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		1.12.2011
13.04		Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach i pomieszczeniach dla pasażerów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	1.4.2002

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
13.05		Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po a) Zainstalowane na stałe instalacje przeciwpożarowe na CO ₂ zainstalowane między 1 stycznia 1995 r. a 31 marca 2003 r. będą nadal akceptowane do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej statku po 01.01.2035 r. pod warunkiem, że są zgodne z art. 10.03 ust. 5 wersji z dnia 31 marca 2002 r. przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie. b) Zalecenia Centralnej Komisji Żeglugi na Renie dotyczące art. 10.03 ust. 5 w wersji z 31 marca 2002 r. przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie wydanej w okresie od 1 stycznia 1995 r. do 31 marca 2002 r. zachowują ważność do dnia odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej statku po 01.01.2035 r.		1.4.2002
13.07		Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do łodzi towarzyszącej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po W przypadku łodzi towarzyszących, które znajdowały się na pokładzie przed dniem 1.10.2003, można alternatywnie przedstawić dowód na spełnianie przez nie wymogów bezpieczeństwa określonych w art. 32.06.	1.1.2020	1.10.2003
ROZDZIAŁ 14					
14.02	ust. 4	Wyposażenie zewnętrznych krawędzi pokładów, schodni pokładowych bocznych i innych stanowisk roboczych	N.Z.P.		1.12.2011
14.12	ust. 2, 4, 5 i 9	Tabliczka producenta, urządzenia zabezpieczające, dokumenty pokładowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	1.12.2011
ROZDZIAŁ 15					

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
15.02	ust. 11 lit. c	Drzwi usytuowane wzdłuż dróg ewakuacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2052	1.1.2022
	ust. 11 lit. c	Drzwi zamknięte od wewnątrz	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2027	1.1.2022
ROZDZIAŁ 18					
18.01	ust. 2, tabele 1 i 2, i ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	N.Z.P., o ile		1.12.2011
			a) Wartości graniczne/kontrolne nie przekraczają wartości określonych w etapie II więcej niż dwukrotnie,		
			b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz		
			c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.		
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 1 grudnia 2011 r., zgodnie z wymaganiami rezolucji CKŻR 2010-II-27 (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.		7.10.2018
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 10 stycznia 2013 r., zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2012/49/UE (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.		7.10.2018
ROZDZIAŁ 19					
19.01	ust. 2 lit. e)	Zakaz instalacji gazu płynnego zgodnie z rozdziałem 17	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
			Przepisy przejściowe stosuje się tylko, jeśli systemy alarmowe wyposażone są zgodnie art. 19.15 ust. 8.		1.1.2006

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 5 i 6	Ograniczona widoczność przed dziobem statku do dwóch długości statku, jeśli poniżej 250 m Wystarczający widok wsteczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	7.10.2018
19.02	ust. 2	Liczba i usytuowanie grodzi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 3	Usytuowanie grodzi rufowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035	7.10.2018
			Wymogu tego nie stosuje się do statków pasażerskich, które ze względu na zgodność z podstawowymi wymogami dotyczącymi statusu dwuprzędziowego określonymi w art. 19.03 ust. 9 lub które spełniają wymogi art. 19.07 osiągają równoważny poziom bezpieczeństwa i zdolności manewrowej.		7.10.2018
	ust. 5 zdanie drugie	Linia graniczna w przypadku braku pokładu grodziowego	W wypadku statków pasażerskich, które zostały zwodowane przed 1.1.1996, N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 15	Wysokość dna podwójnego, szerokość zbiorników bocznych pustych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
19.03	ust. 1-6	Stateczność statku w stanie nieuszkodzonym	N.Z.P., i kiedy zabierana jest maksymalna liczba pasażerów, najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 7 i 8	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 9	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
			N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
		Zakres pionowy uszkodzenia dna łodzi	N.Z.P. mające zastosowanie do statków z wodoszczelnymi pokładami w minimalnej odległości 0,50 m i mniejszej niż 0,60 m od dna statków, które uzyskały pierwsze świadectwo zdolności żeglugowej przed dniem 31 grudnia 2005 r.		1.12.2011
		Status dwuprzediałowy	N.Z.P.		1.1.2006
	ust. 10-13	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
19.05	ust. 2 lit. a)	Liczba pasażerów, dla których określono obszar ewakuacji, zgodnego z art. 19.06 ust. 8	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 2 lit. b)	Liczba pasażerów, którą uwzględniono przy obliczaniu stateczności zgodnie z art. 19.03	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
19.06	ust. 1 zdanie pierwsze	Pomieszczenia dla pasażerów na wszystkich pokładach przed grodzią skrajnika rufowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	7.10.2018
	ust. 1 zdanie drugie	Pomieszczenia zamknięte	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.		1.12.2011
	ust. 3 lit. c) zdanie pierwsze	Wolna wysokość wyjść	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 3 lit. c) zdanie drugie	Wolna szerokość drzwi kabin pasażerskich i innych małych pomieszczeń	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 3 lit. f) zdanie pierwsze	Wymiary wyjść awaryjnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 3 lit. g)	Wyjścia przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 4 lit. d)	Drzwi przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 5	Wymagania dotyczące korytarzy łączących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 6 lit. b)	Drogi ewakuacyjne do rejonów zbiórek podczas ewakuacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 6 lit. c)	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez kuchnie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po W przypadku gdy nie jest możliwe stworzenie alternatywnej drogi ewakuacyjnej nieprowadzącej przez kuchnię lub wiąże się to z nieproporcjonalnymi kosztami, świadectwo zdolności żeglugowej można odnowić jedynie gdy: a) przeanalizowano ryzyko związane z drogą ewakuacyjną prowadzącą przez kuchnię, oraz b) w kuchni wdrożono zalecenia zgodne ze wspomnianą ograniczoną analizą ryzyka w sposób zadowalający dla organu inspekcyjnego. We wspomnianej ograniczonej analizie ryzyka należy zwrócić uwagę na co najmniej następujące kwestie: a) dostępność drogi ewakuacyjnej; b) zagrożenia pożarowe c) ryzyko związane z gorącymi powierzchniami d) zagrożenia związane z poślizgnięciem lub potknięciem się na podłogach w kuchni e) określone zagrożenia dla niektórych grup docelowych takich jak osoby z ograniczoną możliwością poruszania się.	1.1.2020	1.1.2006
	ust. 6 lit. d)	Brak stopni ściennych z pręta, drabin itp., temu podobnych na drodze ewakuacyjnej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 7	Odpowiedni system instrukcji bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>		<i>Data wejścia w życie</i>
	ust. 8	Wymagania dotyczące rejonów zbiórek	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 9 lit. a), b), c), e), i ostatnie zdanie	Wymagania dotyczące schodów i podestów w strefie pasażerskiej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 10 lit. a) zdanie pierwsze	Barierki zgodne z normą europejską	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 10 lit. a) zdanie drugie	Wysokość nadburć i barierek pokładów przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 10 lit. b) zdanie drugie	Wolna szerokość otworów używanych przez osoby z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 13	Obszary komunikacyjne i ściany w obszarach komunikacyjnych przeznaczone dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 14 zdanie pierwsze	Konstrukcja drzwi i ścian szklanych w obszarach komunikacyjnych i szyby okienne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 15	Wymagania dotyczące nadbudówek lub ich dachów zbudowanych całkowicie lub częściowo z okien panoramicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 17 zdanie drugie	Wymagania dotyczące toalet przeznaczonych dla osób z dysfunkcją narządu ruchu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>		<i>Data wejścia w życie</i>
	ust. 18	Instalacja wentylacyjna dla kabin bez otwieralnych okien	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
19.07	ust. 2		N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	1.1.2020

		<p>Drugi niezależny układ napędowy w oddzielnej maszynie</p>	<p>N.Z.P. dla statków pasażerskich spełniających następujące wymagania:</p> <p>a) Istniejący system gaśniczy, o którym mowa w art. 19.12 ust. 9, służący ochronie maszyny, można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynie. Nie można powoływać się na przepis przejściowy do art. 13.05 ust. 2 lit. a).</p> <p>Jeżeli obecny system przeciwpożarowy nie może zostać natychmiast uruchomiony w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynie, jak opisano powyżej silniki spalinowe w maszynie chroni dodatkowy system gaśniczy do ochrony przedmiotów, który można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynie.</p> <p>b) Na zasadzie odstępstwa od art. 13.06 system gaśniczy do ochrony przedmiotów, który można natychmiast uruchomić w sposób niezagrażający osobom znajdującym się w maszynie, jest wymagany w przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zamkniętych silników spalinowych; - zamkniętych generatorów; - głównej tablicy rozdzielczej. <p>c) Systemy gaśnicze do ochrony przedmiotów, o których mowa w lit. a) i b), musi zaprojektować wyspecjalizowana firma. Ponadto wymagania zawarte w art. 13.05 ust. 9 stosuje się odpowiednio.</p> <p>d) Oprócz systemów zęzowych, o których mowa w art. 8.08, maszyna jest wyposażona w dodatkową pompę zęzową.</p> <p>Jej wydajność (Q) w l/min oblicza się przez $Q = d_2^2 * d_2$ oblicza się zgodnie z art. 8.08 ust. 3, a maksymalną długość maszyny należy wykorzystać do „I”.</p> <p>Pompa zęzowa musi znajdować się w bezpiecznym miejscu.</p> <p>Należy umożliwić włączenie pompy i obsługę zaworów ciśnieniowych z pozycji nad głównym pokładem.</p> <p>e) Łączna wydajność wszystkich pomp znajdujących się we wspomnianej maszynie i nadających się do wypompowywania musi wynosić co najmniej 3000 l/min. Spełnienie wymagań określonych w lit. d) i e) nie jest konieczne, jeżeli serwomotory</p>	1.1.2020
--	--	--	--	----------

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
			znajdują się powyżej uszkodzonej linii wodnej w przypadku zalania maszynowni.		
	ust. 6	Zainstalowany na stałe system odwadniania zęz	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 10	Automatyczny defibrylator zewnętrzny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po		1.1.2020
19.10	ust. 2	Art. 10.16 ust. 3 odnosi się również do przejść i pomieszczeń rekreacyjnych dla pasażerów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 3	Odpowiednie oświetlenie awaryjne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 4	Siłownia awaryjna	Dla statków wycieczkowych o L_{WL} równym 25 m lub mniej, przepis ten ma zastosowanie zgodnie z N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 4 lit. f)	Zasilanie awaryjne reflektorów zgodnie z art. 13.02 ust. 2 lit. i)	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 4 lit. i)	Zasilanie awaryjne wind i sprzętu dźwigowego zgodnie z art. 19.06 ust. 9, zdanie drugie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 6 zdanie pierwsze	Przegrody zgodnie z art.19.11 ust. 2	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 6 zdanie drugie i trzecie	Instalacja kabli	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 6 zdanie czwarte	Siłownia awaryjna powyżej linii granicznej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
19.11	ust. 1		N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>		<i>Data wejścia w życie</i>
		Zgodność materiałów i części składowych z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej	Do materiałów i elementów zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem w sprawie Stosowania Procedur Testu Przeciwożarowego (Kodeks FTP) przyjęty na mocy rezolucji MSC.61(67) ¹ : N.Z.P.		7.10.2018
	ust. 2	Konstrukcja przegród	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 3	Farby, lakiery i inne środki nakładane na powierzchnie, jak również pokrycie pokładu, zastosowane w pomieszczeniach zamkniętych, oprócz maszynowni i magazynów, muszą mieć właściwości wstrzymujące płomień	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015	1.1.2006
	ust. 4	Stropy i okładziny ścienne z materiałów niepalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 5	Umeblowanie i wyposażenie w obszarach zbiórek z materiałów niepalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 6	Kodeks procedur prób ogniowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 7	Materiały izolacyjne w pomieszczeniach mieszkalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 9 lit. a), b), c) zdanie drugie i lit. d)	Wymagania dotyczące drzwi w przegrodach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 11	Przegrody	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

¹ Rezolucja MSC.61(67) przyjęta w dniu 5 grudnia 1996 r. - Międzynarodowy kodeks stosowania procedur prób ogniowych (Kodeks FTP).

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi		Data wejścia w życie
	ust. 13	Schody wykonane ze stali lub innego równoważnego materiału niepalnego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 14	Schody wewnętrzne obudowane na wszystkich poziomach ścianami zgodnie z ust. 2.	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 15	Instalacje wentylacyjne i napowietrzające	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 16	Instalacje wentylacyjne w kuchniach, kuchenki z wyciągam	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 17	Ośrodki sterowania, klatki schodowe, miejsca zbiórek i instalacje odprowadzania wyciągów dymu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
19.12	ust. 8 lit. d)	Instalacja pomp pożarowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2020	7.10.2018
	ust. 9	Instalacja gaśnicza w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po Przepis przejściowy nie ma zastosowania do statków pasażerskich, które zostały zwodowane po dniu 31.12.1995 r., których kadłub jest wykonany z drewna, aluminium lub tworzyw sztucznych i których maszynownie nie są wykonane z materiału zgodnie z art. 3.04 ust. 3 i 4.	1.1.2015	1.1.2006
19.14	ust. 1	Zbiorniki do odbioru ścieków i instalacje odzysku lub unieszkodliwiania	Dla statków kabinowych z nie więcej niż 50 kajami i statków wycieczkowych: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
	ust. 2	Wymagania dotyczące zbiorników do odbioru ścieków	Dla statków kabinowych z nie więcej niż 50 kajami i statków wycieczkowych z nie więcej niż 50 pasażerami: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>		<i>Data wejścia w życie</i>
19.15	ust. 1	Stateczność statku w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2045	1.1.2006
ROZDZIAŁ 29					
29.02	ust. 3	Stosuje się drugi niezależny napęd sterujący lub napęd ręczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025	1.4.2005

Artykuł 32.06**Łodzie towarzyszące, które znajdowały się na pokładzie jednostki przed dniem 1.10.2003**

1. Łodzie towarzyszące, które znajdowały się na pokładzie przed dniem 1.10.2003, muszą:
 - a) być wpisane na listę łodzi towarzyszących dla żeglugi śródlądowej publikowanej przez CESNI, lub
 - b) spełniać warunki określone w ust. 2.

2. Zgodnie z ust. 1 lit. b) łodzie towarzyszące powinny spełniać co najmniej następujące warunki:
 - a) Łódź towarzysząca musi być wykonana z odpowiednich materiałów. Na łodzi towarzyszącej wykonanej z materiału syntetycznego nie może być żadnych oznak zniszczenia.
 - b) Produkt o wymiarach $L_B * B_B * H_B$ powinien mieć co najmniej $2,7m^3$.
 - c) Łódź towarzysząca musi być wyposażona w miejsca siedzące dla największej dopuszczalnej liczby pasażerów oraz umożliwiać bezpieczne manewrowanie z taką liczbą pasażerów na pokładzie.
 - d) Wolna burta łodzi towarzyszącej z największą dopuszczalną liczbą pasażerów musi mieć 25 cm lub więcej.
 - e) Pozostały wypór wypełnionej jednostki bezzałogowej w kN musi wynosić co najmniej $0,3 L_B * B_B * H_B$
Łódź towarzysząca musi zachowywać pionową pozycję pływającą we wszystkich warunkach obciążenia.
 - f) Łódź towarzysząca musi być wyposażona w odpowiednie urządzenia (dwa wiosła, czerpak, linę cumowniczą, linę ratowniczą, dwa bolce, ucho holownicze i urządzenie podnoszące).
 - g) Łódź towarzysząca należy wyposażyć w urządzenie odwadniające wykonane z materiału odpornego na korozję, które można w dowolnym momencie szybko i bezpiecznie zamknąć. Wtyczka powinna być zamocowana na stałe do łodzi towarzyszącej.
 - h) Wszystkie dostępne części łodzi towarzyszącej muszą być przeciwpoślizgowe.
 - i) Jeżeli nie ma możliwości chwycenia się burty lub wolna burta pustej łodzi towarzyszącej przekracza 30 cm, łódź towarzysząca musi być wyposażona w liny lub uchwyty, których będzie się mogła chwycić osoba w wodzie.
 - j) Łódź towarzysząca powinna być wyposażona z obu stron w odblaskowy pasek o minimalnej szerokości 0,1 m i długości 1 m.
 - k) Na łodzi towarzyszącej musi być zamocowana tabliczka z oznaczeniem zgodnie z załącznikiem 4, rysunek 10.
 - l) W odniesieniu do warunków, o których mowa w lit. b) i e):
 L_B : Długość łodzi towarzyszącej w m;
 B_B : Szerokość łodzi towarzyszącej w m;
 H_B : Wysokość boków łodzi towarzyszącej w m.

Zgodność łodzi towarzyszącej z powyższymi warunkami potwierdza ekspert, natomiast warunki, o których mowa lit. c) i e), są weryfikowane za pomocą praktycznych badań w wodzie stojącej.

3. Zgodnie z ust. 1 łódź towarzysząca musi być oznaczona metalową tabliczką o następującej treści:

Łódź towarzysząca: JEDNOLITY EUROPEJSKI NUMER IDENTYFIKACYJNY STATKU: NUMER ŚWIADECTWA INSPEKCJI STATKU UPRAWIAJĄCEGO ŻEGLUGĘ PO RENIE / UNIJNEGO ŚWIADECTWA DLA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ: ORGAN INSPEKCYJNY:	
---	---

Organ inspekcyjny statku musi potwierdzić informacje umieszczone na metalowej płytce, czego dowodem jest znak wytłoczony na metalowej płytce.

ROZDZIAŁ 33**PRZEPISY PRZEJŚCIOWE DLA JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH WYŁĄCZNIE PO DROGACH WODNYCH POZA REJONEM R****Artykuł 33.01*****Stosowanie przepisów przejściowych dla jednostek będących już w eksploatacji***

1. Przepisy art. 33.02-33.03 stosuje się w odniesieniu do jednostek pływających wyłącznie po drogach wodnych poza Renem (rejonem R):
 - a) dla których świadectwo wspólnotowe było wydane po raz pierwszy przed dniem 30 grudnia 2008 r.,
 - b) które uzyskały inne licencje dopuszczające do ruchu przed dniem 30 grudnia 2008 r.
2. Musi być udowodnione, że te jednostki są zgodne z przepisami rozdziałów 1 do 12 załącznika 2 dyrektywy 82/714/EWG w dniu, w którym zostało przyznane świadectwo wspólnotowe lub inna licencja dopuszczająca do ruchu.
3. Świadectwa wspólnotowe dostarczone przed 30 grudnia 2008 r. pozostają ważne aż do daty wygaśnięcia podanej na świadectwie.

Artykuł 33.02***Przepisy przejściowe dotyczące jednostek nadal pozostających w eksploatacji***

1. Jednostki, które nie są w pełni zgodne z przepisami niniejszego Standardu muszą:
 - a) być dostosowane tak, aby stały się zgodne z przepisami przejściowymi, które są wymienione w tabeli poniżej, oraz
 - b) aż do dostosowania się do nich, być zgodne z rozdziałami 1-12 załącznika 2 dyrektywy 82/714/EWG.

W przypadku wydania nowego świadectwa zdolności żeglugowej, o którym mowa w art. 33.01 ust. 1, świadectwo wspólnotowe lub inna licencja dopuszczająca do ruchu jest przedkładana jako potwierdzenie, świadectwo wspólnotowe lub inna licencja dopuszczająca do ruchu zostaje cofnięta, a w pozycji 52 nowego świadectwa zdolności żeglugowej zostaje wpisana następująca data wydania świadectwa wspólnotowego lub innej licencji dopuszczającej do ruchu:

“Wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej zostało wydane zgodnie z dyrektywą 82/714/EWG ...”

/

“Licencja dopuszczająca do ruchu zgodnie z ... została wydana w dniu: ...”

2. W tabeli poniżej mają zastosowanie następujące definicje:

„N.Z.P.”: Przepis ten nie ma zastosowania do jednostek, które są obecnie eksploatowane, chyba że odpowiednie ich części zostały zamienione lub poddane przebudowie, to znaczy, przepis ten ma zastosowanie tylko do Nowo budowanych statków oraz Zamian lub Przebudowy ich części. Jeżeli istniejące części są zamieniane na części zamienne wykonane w tej samej technologii i są one tego samego typu, nie stanowi to zamiany („Z”) w rozumieniu przepisów przejściowych.

„Wystawienie lub odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej”: Przepis ten musi być spełniony do czasu wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po wskazanej dacie.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 3				
3.03	ust. 1 lit. a)	Usytuowanie grodzi zderzeniowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 1 lit. b)	Usytuowanie grodzi rufowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 2	Pomieszczenia dla załogi przed grodzią zderzeniową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
		Pomieszczenia dla załogi za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2059
		Wyposażenie bezpieczeństwa przed grodzią zderzeniową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
		Wyposażenie bezpieczeństwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 4	Gazoszczelne odgrodenie pomieszczeń dla załogi od maszynowni, kotłowni i ładowni	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 5, drugi akapit	Monitoring drzwi w grodziach rufowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
ust. 7	Części dziobowe statków z wnękami na kotwice	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049	
3.04	ust. 3 zdanie drugie	Materiał izolacyjny w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 3 zdanie trzecie i czwarte	Otwory i zamknięcia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 6	Wyjścia z maszynowni	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 4				
4.03		Oznakowanie zanurzenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
ROZDZIAŁ 5				
5.06	ust. 1 zdanie pierwsze	Minimalna prędkość	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
ROZDZIAŁ 6				
6.01	ust. 1	Zdolność manewrowa zgodna z rozdziałem 5	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 3	Przechyl i temperatury otoczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 7	Przepusty wałka trzonów sterowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
6.02	ust. 1	Odrębne zbiorniki hydrauliczne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026
		Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026
		Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026
	ust. 2	Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026
	ust. 3	Zdolność manewrowa zgodna z rozdziałem 5 zapewniona przez drugi system napędu lub napęd ręczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
6.03	ust. 1	Podłączenie innych odbiorników energii do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
6.05	ust. 1	Automatyczne odłączanie ręcznego koła sterowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
6.06	ust. 1	Dwa niezależne systemy sterowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
6.07	ust. 2 lit. a)	Alarm poziomu cieczy w zbiorniku hydraulicznym i ciśnienie robocze	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2026
	ust. 2 lit. e)	Monitoring systemów buforowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
6.08	ust. 1	Wymagania względem urządzeń elektrycznych zgodnie z art 10.20	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
ROZDZIAŁ 7				
7.02	ust. 2-6	Dobra widoczność w zwykłej osi widzenia sternika, za wyjątkiem poniższych ustępów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2049
	ust. 3, drugi akapit	Dobra widoczność w zwykłej osi widzenia sternika	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
	ust. 6	Minimalna przepuszczalność światła	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2024
			N.Z.P. dla statków z przyciemnionymi szybami spełniających poniższe warunki: - okna są barwione na zielono i charakteryzują się minimalną przepuszczalnością światła wynoszącą 60 %, - sterówka jest tak zaprojektowana, aby zapobiec odbijaniu się światła od okien, - źródła światła w sterówce muszą być bezstopniowo ściemniane lub wyłączane. - podjęto wszelkie uzasadnione środki w celu uniknięcia innych odbić.	
ust. 6	Szkle bezpieczne	N.Z.P.		
7.03	ust. 7	Wyłączenie alarmów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 8	Automatyczne przełączenie na inne źródło energii	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
7.04	ust. 1	Obsługa serwomotorów i urządzeń sterowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 2	Obsługa każdego serwomotora	Jeżeli sterówka nie została zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049 jeżeli kierunek ruchu może być uzyskany bezpośrednio po 30.12.2024 dla innych silników.
	ust. 3	Wyświetlacz	Jeżeli sterówka nie została zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 9 zdanie trzecie	Obsługa dźwignią	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 9 zdanie czwarte	Wyraźne wskazanie kierunku posuwu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
7.05	ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają <ul style="list-style-type: none"> - wymagania w zakresie koloru i natężenia światła oświetlenia na pokładzie oraz wymogi dopuszczające światła nawigacyjne do żeglugi na Renie, z dn. 30 listopada 2009 r. mogą być nadal używane; - odpowiednie wymagania danego państwa członkowskiego z dn. 30 listopada 2009 r. mogą być nadal używane. 	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
7.06	ust. 1	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację przed 31 grudnia 2012	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację i zostały zainstalowane zgodnie z przepisami danego państwa członkowskiego przed dniem 31 grudnia 2012 r. można nadal utrzymywać i wykorzystywać do czasu odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej, po Systemy te należy wykazać w pozycji 52 świadectwa zdolności żeglugowej.	31.12.2018
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po dniu 1 stycznia 1990	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 1 stycznia 1990, zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania instalacji radarowych wykorzystywanych w żegludze po Renie, a także wymogami minimalnymi i warunkami badania wskaźników skrętu wykorzystywanych w żegludze po Renie, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem, dyrektywą 2006/87/WE lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.	
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po dniu 31 grudnia 2006r.	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 31 grudnia 2006 zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania dyrektywy 2006/87/WE, można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub dyrektywą 2006/87/WE.	
		Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację po dniu 1 grudnia 2009	Radarowe instalacje nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które uzyskały homologację w lub po 1 grudnia 2009, zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania rezolucji CKŻR 2008-II-11 można nadal montować i wykorzystywać, jeżeli posiadają ważne świadectwo montażu zgodnie z niniejszym Standardem lub rezolucją CKŻR 2008-II-11.	
	ust. 2	Sprzęt ECDIS śródlądowego w trybie nawigacyjnym	Sprzęt ECDIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniem normy dla ECDIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2022 r. może być nadal używany.	
			Sprzęt ECDIS śródlądowego, posiadający homologację typu zgodnie z poprzednimi wydaniem normy dla ECDIS śródlądowego może być nadal instalowany i używany, gdy obecne wydanie biblioteki prezentacji i katalogu obiektów wymagane normą ECDIS śródlądowego zostało wdrożone w sprzęcie.	
	ust. 3	Sprzęt AIS śródlądowego	N.Z.P.	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
			Sprzęt AIS śródlądowego posiadający homologację typu zgodnie z Wydaniem 2.0 normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowego i zainstalowany przed dniem 1 stycznia 2024 r. może nadal być używany. .	7.10.2018
7.09		Urządzenia alarmowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
7.12	ust. 4 zdanie drugie	Oznaczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 5	Zatrzymywanie, blokowanie i automatyczna dezaktywacja	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 7 zdanie pierwsze i drugie	Rozwiązania i zabezpieczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 7 zdanie trzecie	Sygnal optyczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 8	Funkcja opuszczania awaryjnego	Jeśli hydrauliczne opuszczanie nie jest możliwe: N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2040
	ust. 12 lit. c)	Testowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej. Jeżeli nie można przedstawić dowodu matematycznego, organ inspekcyjny może uznać inny odpowiedni dowód za równoważny.	
ROZDZIAŁ 8				
8.01	ust. 3	Instalować można tylko silniki spalinowe na paliwo o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
8.02	ust. 1	Zabezpieczenie silników przed niezamierzonym uruchomieniem	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 5	System rur płaszczowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 6	Izolacja części maszyn	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
8.03	ust. 2	Urządzenie monitorujące	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 4	Automatyczne zabezpieczenie przed nadmierną prędkością obrotową – wyświetlacz i wyłącznik	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 5	Przepusty wałów systemów napędów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
8.05	ust. 1	Zbiorniki stalowe do paliwa ciekłego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
	ust. 2	Automatyczne zamykanie zaworów odwadniających	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 3	Brak zbiorników paliwa przed grodzią zderzeniową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
		Brak zbiorników paliwa za grodzią rufową	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 4	Brak zbiorników rozchodowych i ich obsad zlokalizowanych bezpośrednio nad maszynowniami lub przewodami spalinowymi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
			Do tego czasu, odpowiednie urządzenia muszą zagwarantować bezpieczne usunięcie paliw.	
	ust. 6, zdania 3-5	Instalacja i pomiary rur wentylacyjnych i przewodów łączących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
ust. 7, zdanie pierwsze	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2029	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 9, zdanie drugie	Musi być możliwy odczyt urządzenia do pomiaru objętości aż do poziomu maksymalnego napełnienia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
	ust. 13	Kontrola poziomu napełnienia nie tylko dla serwomotorów, lecz również dla innych silników potrzebnych do bezpiecznego prowadzenia statku	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
8.06		Zbiorniki olejów smarowych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
8.07		Zbiorniki olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
8.08	ust. 8	Proste urządzenie zamykające nie wystarcza do połączenia przestrzeni balastowych z rurami odwodniającymi w przypadku ładowni przystosowanych do przyjmowania balastu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 9	Urządzenia pomiarowe w zężach ładowni	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
8.09	ust. 2	Urządzenia do zbierania wody zaolejonej i oleju przetworzonego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
8.10	ust. 2	Hałas wytwarzany przez statek w ruchu	Statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek w ruchu nie przekracza 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.	
	ust. 3	Hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 30.12.2029, statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek stojący w miejscu nie przekracza 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 9			Do silników już zainstalowanych na pokładzie statku, które a) nie posiadają homologacji typu lub b) dla których nie wykonano kontroli instalacyjnej stosuje się jedynie art. 9.02.	
9.01	ust. 1-4	Przepisy ogólne	Do silników spełniających wymogi w zakresie homologacji typu i wymogi instalacyjne obowiązujących w dniu instalacji: N.Z.	
9.06		Kontrola instalacyjna		
ROZDZIAŁ 10				
10.01	ust. 1 zdanie drugie	Wymagane dokumenty należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 2 lit. b)	Schematy głównej, awaryjnej i rozdzielczej tablicy przełącznikowej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 2 lit. e)	Schematy tablic rozdzielczych oraz dokumentacja silników elektrycznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
	ust. 2 lit. f)	Plany dla systemów elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
	ust. 2 lit. g)	Plany obwodów sterowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
	ust. 3	Temperatury otoczenia wewnątrz i na pokładzie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
10.02		Systemy zasilania w energię	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
10.03		Rodzaj zabezpieczenia w zależności od miejsca montażu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
10.04		Zabezpieczenie przeciwwybuchowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
10.05	ust. 4	Przekrój przewodów uziemiających	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
10.06	ust. 1 tabela	Trójfazowy prąd przemienny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.08	ust. 1	Spełnienie norm europejskich EN 15869-1, EN 15869-3 i EN 16840	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 9	Połączenie i rozłączenie, gdy linia jest zamknięta	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2030
10.10	ust. 2	Instalacja transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 3	Oddzielne uzwojenia pierwotne i wtórne transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 4	Zaczepy przyłączeniowe uzwojeń wtórnych transformatorów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 5	Tabliczka z informacją o producencie i mocy silników, generatorów, transformatorów.	N.Z.P. z wyjątkiem silników, które są objęte rozdziałem 9 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628 lub rozdziałem 8a Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie.	
10.11	ust. 3	Wentylacja pomieszczeń technicznych i szafy do otwartego pokładu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 7	Wentylacja zamkniętych pomieszczeń, szaf i skrzyń mieszczących akumulatory	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 12	Pomiar urządzeń ładujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 13	Automatyczne ładowarki	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 14	Maksymalne napięcie ładowania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 15	Normy EN 62619 i EN 62620 dla baterii litowo-jonowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 16	System zarządzania akumulatorami	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.12	ust. 1, 2, ust. 3 lit. a) i 4	Aparatura rozdzielcza i sterownicza	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
	ust. 3 lit. b)	Urządzenie monitorujące doziemienie z alarmem wizualnym i dźwiękowym	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
10.13		Wyłączniki awaryjne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
10.14	ust. 3, zdanie drugie	Zakaz stosowania jednobiegunowych przełączników w łazienkach, umywalniach i innych pomieszczeniach wilgotnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
10.15	ust. 2	Minimalny przekrój poprzeczny przewodu 1.5 mm ²	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 10	Kable podłączone do sterówek o regulowanej wysokości	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 11	Przejścia wiązek kablowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 12	Przewody od awaryjnego źródła zasilania do urządzeń odbiorczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 13	Przewody w miejscach o wysokiej temperaturze otoczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 14	Instalacja przewodów zasilania głównego i awaryjnego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
10.16	ust. 3 zdanie drugie	Drugi obwód	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
10.18	ust. 1	Urządzenie do odłączania zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po Dalsze korzystanie ze starszych wersji systemów zabezpieczeń jest możliwe, jeżeli ekspert stwierdzi, że zapewniają one zabezpieczenie na porównywalnym poziomie	1.1.2025
	ust. 2	Dostępność	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2050
	ust. 3	Galwaniczna separacja obwodów sterowania i zasilania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2025
	ust. 4	Praca przy zmianach napięcia i częstotliwości	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 5	Czas rozładowania po odłączeniu zasilania sieciowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 6	Reakcja na awarię zewnętrznych sygnałów sterujących	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 7	Reakcja na awarię napięcia sterującego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 8	Wykrywanie błędów i zapobieganie niewykrytym błędom	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 9	Monitorowanie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2022
	ust. 10	Badanie typu	N.Z.P.	
10.19		Systemy alarmowe i systemy bezpieczeństwa instalacji maszynowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
10.20		Warunki badań instalacji elektronicznych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
10.21		Kompatybilność elektromagnetyczna	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
ROZDZIAŁ 11			N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 13				
13.01		Wyposażenie kotwiczne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
13.02	ust. 3 lit. a)	Certyfikat dla lin stalowych i innych lin	Pierwsza lina musi być wymieniona na statku: N.Z.P., najpóźniej do	30.12.2024
			Drugi i trzeci kabel do wymiany na statku: N.Z.P. najpóźniej po	30.12.2029
13.03	ust. 1	Norma europejska	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 2	Dostosowanie do klas pożarowych A, B i C	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
	ust. 4	Stosunek zawartości CO ₂ do wielkości pomieszczenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
13.04		Wbudowane systemy gaśnicze w pomieszczeniach dla załogi, sterówkach pomieszczeniach dla pasażerów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
13.05		Wbudowane systemy gaśnicze w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach	Instalacje gaśnicze na dwutlenek węgla zainstalowane na stałe przed dniem 1 stycznia 1985 r., jeżeli spełniają wymagania art. 13.03 dyrektywy 82/714/EWG z późniejszymi zmianami w dn. 30.12.2006, mogą pozostać w użyciu do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
13.07	ust. 1	Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do łodzi towarzyszącej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po W przypadku łodzi towarzyszących, które znajdowały się na pokładzie przed dniem 1.1.2009, można alternatywnie przedstawić dowód na spełnianie przez nie wymogów bezpieczeństwa określonych w art. 33.04.	30.12.2029
13.08	ust. 2	Nadmuchiwane kamizelki ratunkowe	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
			Kamizelki ratunkowe, które były na pokładzie w dniu 29.12.2008 r. mogą być używane aż do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
ROZDZIAŁ 14				
14.02	ust. 4	Wyposażenie zewnętrznych krawędzi pokładów, schodni pokładowych bocznych innych stanowisk roboczych	N.Z.P. ¹	
14.04			Dla statków o szerokości $B > 7,30$ m, N.Z.P. ²	

¹ Jednak najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 1.1.2015 r., jednostki muszą spełniać poniższe wymagania:

- Na zewnętrznych krawędziach pokładów i stanowiskach roboczych, w których istnieje ryzyko upadku z wysokości większej niż 1 m, musi być zamontowane nadburcie lub zrębica luku o wysokości co najmniej 0,70 m lub barierki zgodne z normą europejską EN 711 : 1995, które powinny składać się z poręczy, poręczy pośredniej na wysokości kolan i listwy przypodłogowej.
- Na schodniach pokładowych bocznych muszą być zamontowane listwy przypodłogowe oraz poręcz ciągła na zrębicy luku. Na zrębicy luku nie jest wymagana poręcz, jeżeli na schodniach pokładowych bocznych zamontowane są nieruchome poręcze.

² Dla statków wodowanych po dniu 31.12.1994 r. oraz statków eksploatowanych, wymaganie stosuje się na poniższych zasadach:

W przypadku wymiany całego rejonu ładowni, wymagania art. 14.04 muszą być spełnione. W przypadku modyfikacji wpływających na całkowitą długość obszaru schodni pokładowej bocznej i wolnej szerokości schodni pokładowej bocznej,

- a) art. 14.04 musi być respektowany, jeżeli szerokości w świetle schodni pokładowej bocznej ma być zmniejszona do wysokości 0,90 m, dostępnej przed modyfikacją
- b) nie wolno zmniejszać wolnej szerokości schodni pokładowej bocznej 0,90 m lub wolnej szerokości powyżej tej wysokości, dostępnej przed modyfikacją, jeżeli ich wymiary wynoszą mniej niż te określone w art. 14.04.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
	ust. 1	Wolna szerokość schodni pokładowej bocznej	Dla statków o długości $L \leq 55$ m, gdzie pomieszczenie dla załogi jest tylko w części rufowej N.Z.P.1	
			Dla wszystkich innych statków : N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2035
14.05	ust. 1	Dostęp do stanowisk roboczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 2 i 3	Drzwi, jak i wejścia, wyjścia i przejścia, w których różnica poziomu jest większa niż 0,50 m	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
	ust. 4	Schody w stale obsługiwanych stanowiskach roboczych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
14.06	ust. 2	Wyjścia i wyjścia bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
14.07	ust. 1 zdanie drugie	Urządzenia do wchodzenia	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 2 i 3		N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
14.10		Pokrywy luków	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
14.11		Wciągarki	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2024
14.12	ust. 2-6 i 8-10	Dźwigi: tabliczka producenta, maksymalne dopuszczalne obciążenie, urządzenia zabezpieczające dowód z obliczeń, inspekcja dokonana przez eksperta, dokumenty statku	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
14.13		Przechowywanie cieczy łatwopalnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
ROZDZIAŁ 15				
15.01	ust. 1	Pomieszczenia dla załogi dla osób zwyczajowo mieszkających na pokładzie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
15.02	ust. 3	Położenie podłogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 4	Pomieszczenia rekreacyjne i sypialne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 5	Hałas i drgania w pomieszczeniach dla załogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029
	ust. 6	Wysokość pomieszczeń dla załogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 8	Powierzchnia pomieszczeń rekreacyjnych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 9	Kubatura pomieszczeń	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 10	Objętość powietrza na osobę	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 11 lit. a)	Wymiary drzwi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 11 lit. c)	Drzwi usytuowane wzdłuż dróg ewakuacji	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2052
	ust. 11 lit. d)	Drzwi zamknięte od wewnątrz	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	2027
	ust. 12 lit. a) i b)	Rozmieszczenie schodów	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
ust. 13	Rury przenoszące niebezpieczne gazy lub ciecze	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049	
15.03		Urządzenia sanitarne	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
15.04		Kuchnie	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
15.05		Instalacje wody pitnej	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
15.06		Ogrzewanie i wentylacja	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
15.07	ust. 1, zdanie drugie	Pozostałe wyposażenie pomieszczeń dla załogi	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
ROZDZIAŁ 18				

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
18.01	ust. 2 tabele 1 i 2, i ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	<p>NN.Z.P., o ile</p> <p>a) Wartości graniczne/kontrolne nie przekraczają wartości określonych w etapie II więcej niż dwukrotnie,</p> <p>b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz</p> <p>c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.</p>	
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 1 grudnia 2011 r., zgodnie z wymaganiami rezolucji CKŻR 2010-II-27 (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.	
			Pokładowe oczyszczalnie ścieków, które uzyskały homologację w lub po dniu 10 stycznia 2013 r., zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2012/49/UE (etap II), mogą być nadal instalowane i wykorzystywane.	
ROZDZIAŁ 19				
		Statki pasażerskie	Zob. przepisy ustanowione w rozporządzeniach dotyczących statków wyłączonych z zakresu dyrektywy 82/714/EWG: "Brak oczywistego zagrożenia". Dotyczy wszystkich przepisów rozdziału 19 z wyjątkiem tych wspomnianych poniżej.	
19.01	ust. 5 i 6	Ograniczona widoczność przed dziobem statku do dwóch długości statku, jeśli poniżej 250 m Wystarczający widok wsteczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	1.1.2049
19.08	ust. 10	Automatyczny defibrylator zewnętrzny	N..Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
19.11	ust. 1	Zgodność materiałów i części składowych z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej	Do materiałów i elementów zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem w sprawie Stosowania Procedur Testu Przeciwożarowego (Kodeks FTP) przyjęty na mocy rezolucji MSC.61(67) ¹ : N.Z.P.	

¹ Rezolucja MSC.61(67) przyjęta w dniu 5 grudnia 1996 r. – Międzynarodowy kodeks w sprawie stosowania procedur prób ogniowych.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 20				
		Żaglowe statki pasażerskie	Zob. przepisy ustanowione w rozporządzeniach dotyczących statków wyłączonych z zakresu dyrektywy 82/714/EWG: "Brak oczywistego zagrożenia".	
ROZDZIAŁ 21				
21.01	ust. 2	Specjalne wciągarki lub podobne urządzenia na jednostkach przeznaczonych do pchania	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
	ust. 3 ostatnie zdanie	Wymagania dotyczące urządzeń napędowych	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2049
ROZDZIAŁ 22				
		Urządzenia pływające	Zob. przepisy ustanowione w rozporządzeniach dotyczących statków wyłączonych z zakresu dyrektywy 82/714/EWG: "Brak oczywistego zagrożenia".	
ROZDZIAŁ 26				
		Statki rekreacyjne	Zob. przepisy ustanowione w rozporządzeniach dotyczących statków wyłączonych z zakresu dyrektywy 82/714/EWG: "Brak oczywistego zagrożenia".	
ROZDZIAŁ 29				
29.02	ust. 3	Stosuje się drugi niezależny napęd sterujący lub napęd ręczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2029

Artykuł 33.03**Dodatkowe przepisy przejściowe dotyczące jednostek wodowanych, które zostały zwodowane przed dn. 1 stycznia 1985 r.**

1. Oprócz przepisów przejściowych art. 33.02, do jednostek wodowanych przed dn. 1 stycznia 1985 r. stosuje się poniższe przepisy, pod warunkiem, że są właściwe gwarancje bezpieczeństwa statku i załogi.
2. Następujące definicje mają zastosowanie w tabeli poniżej:

„N.Z.P.”: Przepis ten nie ma zastosowania do jednostek, które są obecnie eksploatowane, chyba że odnośne ich części były zastąpione lub poddane przebudowie, to znaczy, że przepis ten ma zastosowanie tylko do Zastąpienia lub Przebudowy odpowiednich części czy miejsc. Jeżeli istniejące części są zamieniane na części zamienne wykonane w tej samej technologii i są one tego samego typu, nie stanowi to zamiany („Z”) w rozumieniu przepisów przejściowych.

„Wystawienie lub odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej”: Przepis ten musi być spełniony do czasu wystawienia lub odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po nabraniu mocy obowiązującej przez ten przepis.

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
ROZDZIAŁ 3				
3.03	ust. 1	Wodoszczelne grodzie poprzeczne	N.Z.P.	
	ust. 2	Pomieszczenia załogi, urządzenia bezpieczeństwa	N.Z.P.	
	ust. 5	Otwory w grodziach wodoszczelnych	N.Z.P.	
3.04	ust. 2	Wspólne powierzchnie odgraniczające zasobników paliwowych oraz pomieszczeń załogi i pasażerów	N.Z.P.	
	ust. 7	Maksymalny dopuszczalny poziom ciśnienia akustycznego w maszynowniach	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 4				
4.01	ust. 1	Prześwit bezpieczny	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	30.12.2019

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
4.02		Wolna burta	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 6				
6.01	ust. 3	Wymagania dotyczące systemu sterowego	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 7				
7.01	ust. 2	Poziom szumów własnych	N.Z.P.	
7.05	ust. 2	Kontrola świateł nawigacyjnych	Odnowienie świadectwa zdolności żeglugowej.	
7.12		Sterówki o regulowanej wysokości	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 8				
8.01	ust. 3	Zakaz użycia pewnych paliw płynnych	N.Z.P.	
8.04		Wylot układu wydechowego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej.	
8.05	ust. 13	Kontrola poziomu napełnienia nie tylko dla serwowatorów, lecz również dla innych silników potrzebnych do bezpiecznego prowadzenia statku	N.Z.P.	
8.08	ust. 2	Dostępność pomp zęzowych	N.Z.P.	
	ust. 3 i 4	Średnica rur odwadniających i minimalna wydajność pomp zęzowych	N.Z.P.	
	ust. 5	Samozasysające pompy zęzowe	N.Z.P.	
	ust. 6	Dostępność urządzeń zasysających	N.Z.P.	
	ust. 7	Automatycznie zamykany osprzęt	N.Z.P.	

Artykuł i ustęp		Treść	Termin i uwagi	
8.10	ust. 2	Hałas wytwarzany przez statek w ruchu	N.Z.P. W przypadku zamiany lub przebudowy statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek w ruchu nie przekracza 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku	
	ust. 3	Hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po 30.12.2029, statki muszą spełniać poniższe warunki: Poziom ciśnienia akustycznego hałasu wytwarzanego przez statek stojący w miejscu nie przekracza 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku	
ROZDZIAŁ 10				
10.01	ust. 2	Certyfikaty dla instalacji elektrycznej	N.Z.P.	
	ust. 3	Projektowanie instalacji elektrycznych	N.Z.P.	
10.06		Maksymalne dopuszczalne napięcia	N.Z.P.	
10.10		Generatory, silniki i transformatory	N.Z.P.	
10.11	ust. 3 i 5	Ustawienie akumulatorów	N.Z.P.	
10.12	ust. 2	Przełączniki, urządzenia zabezpieczające	N.Z.P.	
10.14	ust. 1, 2 i 4	Materiał instalacyjny	Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po	1.1.2015
	ust. 3	Jednoczesne przełączanie	N.Z.P.	
10.15		Kable	N.Z.P.	
10.16	ust. 3	Oświetlenie w maszynowniach	N.Z.P.	
10.17		Światła nawigacyjne	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 13				
13.01	ust. 9	Wciągarki kotwiczne dla kotwic o masie powyżej 50 kg	N.Z.P.	

<i>Artykuł i ustęp</i>		<i>Treść</i>	<i>Termin i uwagi</i>	
13.07	ust. 1	Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do łodzi towarzyszących	N.Z.P.	
13.08	ust. 1	Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do kół ratunkowych	N.Z.P.	
13.08	ust. 2	Stosowanie norm europejskich w odniesieniu do kamizelek ratunkowych	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 14				
14.11	ust. 2	Zabezpieczenie wciągarek	N.Z.P.	
ROZDZIAŁ 15				
15.02	ust. 3	Rury przenoszące niebezpieczne gazy lub ciecze	N.Z.P.	

Artykuł 33.04
Łodzie towarzyszące, które znajdowały się na pokładzie jednostki przed dniem 1.1.2009

1. Łodzie towarzyszące, które znajdowały się na pokładzie przed dniem 1.1.2009, muszą:
 - a) być wpisane na listę łodzi towarzyszących do żeglugi śródlądowej publikowanej przez CESNI, lub
 - b) spełniać warunki określone w art. 32.06 ust. 2.
2. Zgodnie z ust. 1 łódź towarzysząca musi być oznaczona metalową tabliczką o następującej treści:

Łódź towarzysząca: JEDNOLITY EUROPEJSKI NUMER IDENTYFIKACYJNY STATKU:	.....
NUMER UNIJNEGO ŚWIADECTWA DLA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ:	.....
ORGAN INSPEKCYJNY:	.....

Organ inspekcyjny statku musi potwierdzić informacje umieszczone na metalowej płytce, czego dowodem jest znak wytłoczony na metalowej płytce.

Artykuł 33.05
Pozostałe przepisy przejściowe

Przepisy art. 32.04 ust. 5 stosuje się również do jednostek pływających wyłącznie pod drogach wodnych poza Renem.

ZAŁĄCZNIKI DO NORMY EUROPEJSKIEJ

CZĘŚĆ I
(BEZ TREŚCI)

ZAŁĄCZNIK 1
(BEZ TREŚCI)

ZAŁĄCZNIK 2
(BEZ TREŚCI)





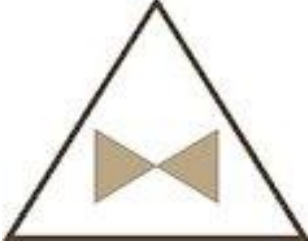
ZAŁĄCZNIK 3
(BEZ TREŚCI)




CZĘŚĆ II

DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONKRETNICH URZĄDZEŃ UŻYWANYCH NA POKŁADZIE

ZAŁĄCZNIK 4 SYGNAŁY BEZPIECZEŃSTWA

<p>Rysunek 1 Zakaz wejścia dla osób nieupoważnionych</p>		<p>Kolor: czerwony/biały/czarny</p>
<p>Rysunek 2 Zakaz używania ognia, otwartego płomienia i palenia tytoniu</p>		<p>Kolor: czerwony/biały/czarny</p>
<p>Rysunek 3 Gaśnica</p>		<p>Kolor: czerwony/biały</p>
<p>Rysunek 4 Ostrzeżenie o niebezpieczeństwie</p>		<p>Kolor: czarny/żółty</p>

<p>Rysunek 5 Wąż gaśniczy</p>		<p>Kolor: czerwony/biały</p>
<p>Rysunek 6 System gaśniczy</p>		<p>Kolor: czerwony/biały</p>
<p>Rysunek 7 Nakaz użycia ochrony słuchu</p>		<p>Kolor: niebieski/biały</p>
<p>Rysunek 8 Zestaw pierwszej pomocy</p>		<p>Kolor: zielony/biały</p>
<p>Rysunek 9 Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku</p>		<p>Kolor: brązowy/biały</p>

Rysunek 10 Noś kamizelkę ratunkową		Kolor: niebieski/biały
Rysunek 11 Ostrzeżenie LNG		Kolor: czarny/żółty
Rysunek 12 Automatyczny zewnętrzny defibrylator		Kolor : biały/zielony

Symbole używane w rzeczywistości mogą nieco różnić się lub mieć bardziej szczegółowy rysunek, niż przedstawienia graficzne pokazane w niniejszym załączniku, pod warunkiem że ich znaczenie nie jest zmienione, a żadne różnice i modyfikacje nie czynią ich znaczenia trudnym do zrozumienia.

ZAŁĄCZNIK 5

URZĄDZENIA NAWIGACYJNE I INFORMACYJNE

Treść

Definicje

- Część I** Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania radarowych instalacji nawigacyjnych w żegludze śródlądowej
Dodatek: Sprzęt ECDIS śródlądowe, niezależny sprzęt podłączony do sprzętu radarowego
- Część II** Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania wskaźników skrętu w żegludze śródlądowej
Rozdział 1 Przepisy ogólne
Rozdział 2 Ogólne wymagania minimalne dla wskaźników skrętu
Rozdział 3 Minimalne wymagania operacyjne dla wskaźników skrętu
Rozdział 4 Minimalne wymagania techniczne dla wskaźników skrętu
Rozdział 5 Warunki badania i procedury dla wskaźników skrętu
Dodatek: Maksymalna tolerancja błędów wskaźników dla wskaźników skrętu
- Część III** Wymagania do badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrętu w żegludze śródlądowej
- Część IV** Minimalne wymagania, wymagania badania instalacji i działania dla sprzętu AIS śródlądowego w żegludze śródlądowej
- Część V** Minimalne wymagania, wymagania badania instalacji i działania tachografów w żegludze śródlądowej
- Część VI** Świadectwo instalacji i działania dla radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrętu, sprzętu AIS śródlądowego i tachografów w żegludze śródlądowej

Definicje

1. 'Badanie typu' oznacza procedurę badania, o której mowa w Części I art. 4 lub Części II art. 1.03, które służba techniczna stosuje do badania zgodności z wymaganiami zgodnie z niniejszym załącznikiem. Badanie typu stanowi integralną część homologacji typu.
2. 'Homologacja typu' oznacza procedurę administracyjną, zgodnie z którą państwo członkowskie potwierdza, że sprzęt spełnia wymagania niniejszego załącznika.
3. 'Świadectwo badania' oznacza dokument, w którym podano wyniki badania typu.
4. 'Wnioskodawca' lub 'producent' oznacza osobę fizyczną lub prawną, pod której nazwiskiem/nazwą, znakiem towarowym lub inną metodą identyfikacji produkuje i wprowadza się do obrotu sprzęt poddany badaniu i który odpowiada za wszelkie sprawy dotyczące procedury badania typu i homologacji typu w odniesieniu do służby technicznej i organu udzielającego homologacji.
5. 'Służba techniczna' oznacza instytucję, organ lub organizację, która przeprowadza badania typu.

6. 'Deklaracja wytwórcy' oznacza deklarację, za pomocą której wytwórca udziela zapewnienia, że sprzęt spełnia powszechnie obowiązujące wymogi minimalne oraz że jest w każdym względzie identyczny z typem przedłożonym do badania.
7. 'Deklaracja zgodności zgodnie z dyrektywą 2014/53/UE¹' oznacza deklarację zgodnie z dyrektywą 2014/53/UE załącznik 2(4), w ramach której producent potwierdza, że dane produkty spełniają odpowiednie wymagania dyrektywy.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L153, 22.5.2014)

Część I

Minimalne wymagania i warunki badania radarowej instalacji nawigacyjnej stosowanej w żegludze śródlądowej

Artykuł 1 *Zakres stosowania*

Niniejsze przepisy ustanawiają minimalne wymogi techniczne i operacyjne dla radarowych instalacji nawigacyjnych stosowanych w nawigacji na pokładach statków żeglugi śródlądowej oraz warunki badania zgodności z tymi wymogami minimalnymi.

Artykuł 2 *Przeznaczenie radarowej instalacji nawigacyjnej*

Radarowa instalacja nawigacyjna musi ułatwiać żeglugę statku, dostarczając czytelnego obrazu radarowego jego pozycji względem boi (pław), linii brzegowych i struktur nawigacyjnych, jak również umożliwiać rzetelne i odpowiednio wczesne rozpoznanie innych statków i przeszkód wystających ponad powierzchnię wody drogi wodnej.

Artykuł 3 *Wymagania minimalne*

1. Radarowe instalacje nawigacyjne muszą spełniać wymagania dyrektywy 2014/53/UE.
2. Radarowe instalacje nawigacyjne muszą także spełniać wymagania normy europejskiej EN 302 194-1 : 2006 Kompatybilność elektromagnetyczna i zagadnienia widma radiowego (ERM); Radar nawigacyjny używany na śródlądowych drogach wodnych: Część 1: Właściwości techniczne i metody pomiaru.
3. Ust. 2 powyżej nie dotyczy sprzętu ECDIS śródlądowego (hardware) wykorzystywanego w trybie nawigacyjnym w konfiguracji systemu 2 lub 3 zgodnie z wymogami normy dla ECDIS śródlądowego, część 1 pkt 5.2 w związku z częścią 4 pkt 2.2.2 lub 2.2.3, jeżeli przedkładane jest świadectwo zgodności producenta. Świadectwo zgodności musi stwierdzać, że sprzęt:
 - a) jest zaprojektowany i wyprodukowany w taki sposób, że jest w stanie wytrzymać przewidziane obciążenia i warunki środowiskowe panujące na pokładzie statku, bez utraty jakości lub niezawodności oraz
 - b) nie powoduje zakłóceń działania innego sprzętu komunikacyjnego i nawigacyjnego na pokładzie statku.

Zdanie pierwsze nie dotyczy wyświetlaczy ekranowych używanych w trybie nawigacyjnym w konfiguracji systemu 3 ani elementów sprzętu używanych do wyświetlania informacji z procesora radaru w celu ich wyświetlenia na ekranie sprzętu ECDIS śródlądowego.

Artykuł 4 *Badania typu*

Zgodność z minimalnymi wymaganiami określonymi w art. 3 ust. 2 stwierdza się poprzez badanie typu.

Jeżeli urządzenie przejdzie badanie typu z wynikiem pozytywnym, służba techniczna wydaje świadectwo badania. Jeżeli urządzenia nie spełniają minimalnych wymagań, wnioskodawca jest powiadamiany na piśmie o przyczynach ich odrzucenia.

Artykuł 5*Wniosek o przeprowadzenie badania typu*

1. Wnioski o przeprowadzenie badania typu przed dopuszczeniem radarowej instalacji nawigacyjnej należy składać do właściwej służby technicznej.
2. Do każdego wniosku należy załączyć następujące dokumenty
 - a) dwa egzemplarze szczegółowego opisu technicznego;
 - b) dwa kompletne zestawy dokumentacji instalacji i serwisu;
 - c) dwa egzemplarze szczegółowej instrukcji obsługi;
 - d) dwa egzemplarze skróconej instrukcji obsługi ; oraz
 - e) w stosownych przypadkach dowód uprzednio wykonanych badań.
3. W przypadku gdy wnioskodawca nie planuje, aby deklaracja zgodności na mocy dyrektywy 2014/53/UE została sporządzona równocześnie z homologacją typu, wraz z wnioskiem o przeprowadzenie badania typu składa się deklarację zgodności.

Artykuł 6*Homologacja typu*

1. Homologacji typu udziela organ właściwy zgodnie z świadectwem badania.
2. Każdy właściwy organ lub służba techniczna wyznaczone przez organ właściwy jest uprawniony do wyboru sprzętu z serii produkcyjnej w dowolnym momencie w celu dokonania inspekcji.

Jeżeli inspekcja wykáže wady sprzętu, homologacja typu może zostać cofnięta.

Cofnięcia homologacji typu dokonuje organ, który wydał homologację.

Artykuł 7*Oznaczenia sprzętu i numer homologacji typu*

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny nazwą wytwórcy, określeniem handlowym sprzętu, rodzajem sprzętu oraz numerem seryjnym.
2. Numer homologacji typu przyznany przez właściwy organ należy przytwierdzić w sposób nieusuwalny na wyświetlaczu w taki sposób, aby był wyraźnie widoczny po instalacji sprzętu.

Elementy składowe numeru dopuszczenia: R-NN-NNN albo e-NN-NNN

R = Ren

e = Unia Europejska

NN = kod kraju homologacji typu, gdzie

01	= Niemcy	19	= Rumunia
02	= Francja	20	= Polska
03	= Włochy	21	= Portugalia
04	= Niderlandy	23	= Grecja
05	= Szwecja	24	= Irlandia
06	= Belgia	25	= Chorwacja
07	= Węgry	26	= Słowenia
08	= Republika Czeska	27	= Słowacja
09	= Hiszpania	29	= Estonia
11	= Zjednoczone Królestwo	32	= Łotwa
12	= Austria	34	= Bułgaria
13	= Luksemburg	36	= Litwa
14	= Szwajcaria	49	= Cypr
17	= Finlandia	50	= Malta
18	= Dania		

NNN = numer trzycyfrowy, ustalany przez właściwy organ.

3. Numeru homologacji typu używa się wyłącznie w połączeniu z powiązaną z nim homologacją typu. Wytworzenie i przytwierdzenie numeru homologacji typu leży w zakresie odpowiedzialności wnioskodawcy.

Artykuł 8

Deklaracja wytwórcy

Do każdej jednostki sprzętu należy dołączyć deklarację wytwórcy.

Artykuł 9

Zmiany w sprzęcie posiadającym homologację typu

1. Wszelkie zmiany wprowadzone do sprzętu już dopuszczonego powodują wycofanie homologacji typu.

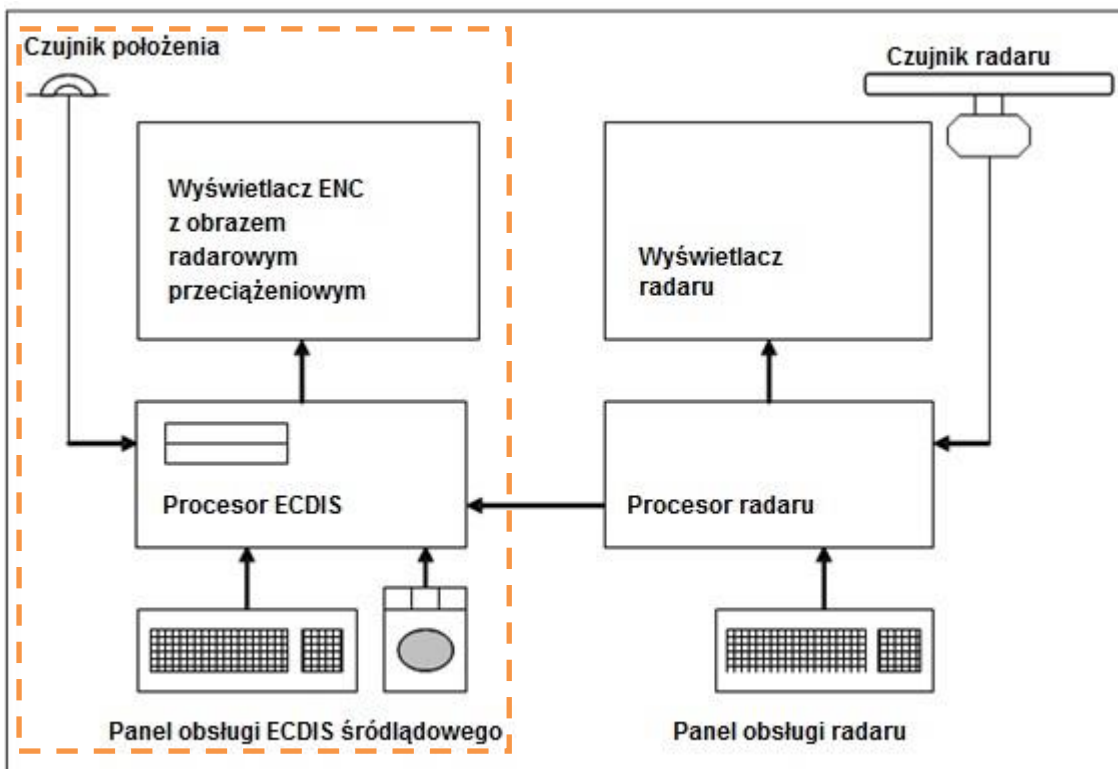
O planowanych zmianach należy pisemnie zawiadomić właściwą służbę techniczną.

2. Właściwy organ, po przeprowadzeniu konsultacji ze służbą techniczną, czy homologację typu stosuje się nadal, czy też konieczna jest inspekcja lub nowe badanie przed homologacją typu.

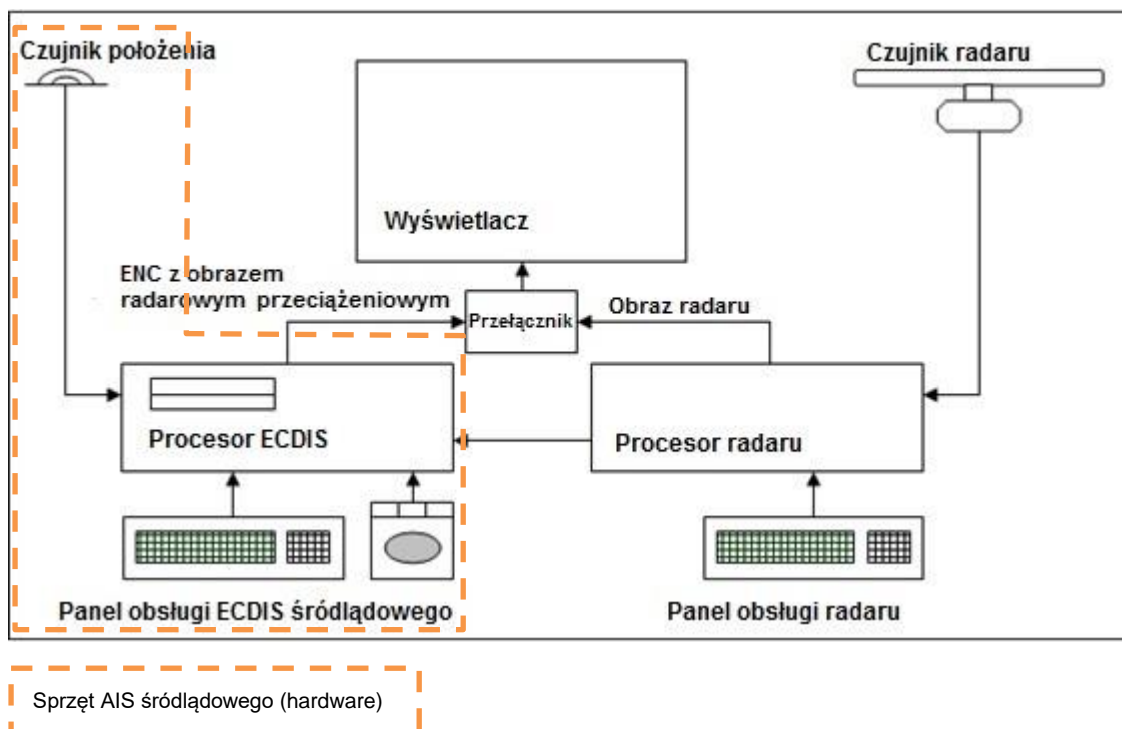
W razie przyznania nowej homologacji typu przypisuje mu się nowy numer homologacji typu.

Dodatek

Rys. 1: Sprzęt ECDIS śródlądowy, niezależny sprzęt podłączony do sprzętu radarowego (konfiguracja systemu 2)



Rys. 2: Sprzęt ECDIS śródlądowego, niezależny sprzęt podłączony do instalacji radarowej i wspólnego monitora (konfiguracja systemu 3)



Część II
**Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania wskaźników
skrętu stosowanych w żegludze śródlądowej**

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Artykuł 1.01
Zakres

Niniejsze przepisy ustanawiają minimalne wymogi techniczne i operacyjne dla wskaźników prędkości zmiany kursu w żegludze śródlądowej oraz warunki zbieżności badania z tymi wymogami minimalnymi.

Artykuł 1.02
Przeznaczenie wskaźnika skrętu

Wskaźnik skrętu przeznaczony jest do wspomaganie nawigacji radarowej oraz wskazania stopnia skrętu statku w kierunku lewej lub prawej burty.

Artykuł 1.03
Badanie typu

1. Zgodność z minimalnymi wymaganiami w zakresie wskaźników skrętu zgodnie z przepisami rozdziałów 2-4 określa się za pomocą badania typu.
2. Jeżeli urządzenie przejdzie badanie typu z wynikiem pozytywnym, służba techniczna wydaje świadectwo badania. Jeżeli urządzenia nie spełniają minimalnych wymagań, wnioskodawca jest powiadamiany na piśmie o przyczynach ich odrzucenia.

Artykuł 1.04
Wniosek o przeprowadzenie badania typu

1. Wnioski o badanie dla typu rodzaju wskaźników skrętu należy składać do właściwej służby technicznej.
2. Do każdego wniosku należy załączyć następujące dokumenty:
 - a) dwa egzemplarze szczegółowego opisu technicznego;
 - b) dwa kompletne zestawy dokumentacji instalacyjnej i serwisowej
 - c) dwa egzemplarze instrukcji obsługi.
3. W drodze badania, wnioskodawca jest zobowiązany do ustalenia bądź zlecenia ustalenia, czy sprzęt radarowy spełnia wymogi minimalne określone w niniejszych przepisach.

Wyniki badania i sprawozdania pomiarowe należy załączyć do wniosku.

Dokumenty te i informacje uzyskane w trakcie badania przechowuje właściwy organ.

Artykuł 1.05
Homologacja typu

1. Właściwy organ wydaje homologację typu zgodnie ze sprawozdaniem z badania.
2. Każdy właściwy organ lub służby techniczne wyznaczone przez organ właściwy jest uprawniony do wyboru sprzętu z serii produkcyjnych w dowolnym momencie w celu dokonania inspekcji.

Jeżeli inspekcja wykaże wady sprzętu, homologacja typu może zostać cofnięta.

Cofnięcia homologacji typu dokonuje organ, który wydał homologację.

Artykuł 1.06
Oznaczenia sprzętu i numer homologacji typu

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny nazwą wytwórcy, określeniem handlowym sprzętu, rodzajem sprzętu oraz numerem seryjnym.
2. Numer homologacji typu przyznany przez właściwy organ należy przytwierdzić w sposób nieusuwalny na wyświetlaczu w taki sposób, aby był wyraźnie widoczny po instalacji sprzętu.

Elementy składowe numeru homologacji typu: R-NN-NNN lub e-NN-NNN

R = Ren
e = Unia Europejska
NN = kod kraju homologacji typu, gdzie

01	=	Niemcy	19	=	Rumunia
02	=	Francja	20	=	Polska
03	=	Włochy	21	=	Portugalia
04	=	Niderlandy	23	=	Grecja
05	=	Szwecja	24	=	Irlandia
06	=	Belgia	25	=	Chorwacja
07	=	Węgry	26	=	Słowenia
08	=	Republika Czeska	27	=	Słowacja
09	=	Hiszpania	29	=	Estonia
11	=	Zjednoczone Królestwo	32	=	Łotwa
12	=	Austria	34	=	Bułgaria
13	=	Luksemburg	36	=	Litwa
14	=	Szwajcaria	49	=	Cypr
17	=	Finlandia	50	=	Malta
18	=	Dania			

NNN = numer trzycyfrowy, ustalany przez właściwy organ

3. Numeru homologacji typu używa się jedynie w połączeniu z powiązaną z nim homologacją typu. Wytworzenie i przytwierdzenie numeru homologacji typu leży w zakresie odpowiedzialności wnioskodawcy.

Artykuł 1.07
Deklaracja wytwórcy

Do każdej jednostki sprzętu musi być dołączona deklaracja wytwórcy.

Artykuł 1.08
Zmiany w sprzęcie posiadającym homologację typu

1. Wszelkie zmiany wprowadzone do sprzętu posiadającego już homologację typu powodują wycofanie homologacji typu.

O planowanych zmianach należy pisemnie zawiadomić właściwą służbę techniczną.

2. Właściwy organ decyduje, po konsultacjach ze służbą techniczną, czy homologację typu stosuje się nadal, czy też konieczna jest inspekcja lub nowe badanie typu.

W razie przyznania nowego badania typu przypisuje się mu nowy numer homologacji typu.

Rozdział 2
Ogólne wymogi minimalne dla wskaźników skreću**Artykuł 2.01**
Konstrukcja, projekt

1. Wskaźniki skreću muszą być dostosowane do działania na statkach żeglugi śródlądowej.
2. Konstrukcja i projekt sprzętu muszą być zgodne z aktualnymi wymogami dobrych praktyk inżynierskich, zarówno pod względem układów mechanicznych, jak i elektrycznych.
3. W razie braku konkretnych przepisów w tym Standardzie, wymogi i metody badania zawarte w normie europejskiej EN 60945 : 2002 stosuje się do źródła energii elektrycznej, bezpieczeństwa, wzajemnych interferencji sprzętu na statku, bezpiecznej odległości kompasu, odporności na wpływy klimatu, wytrzymałości mechanicznej, wpływów otoczenia, emisji dźwięków słyszalnych oraz oznaczeń sprzętu.

Ponadto sprzęt musi spełniać wszelkie wymogi niniejszego załącznika dla temperatur otoczenia pomiędzy 0 °C a 40 °C.

Artykuł 2.02*Emisje uboczne i kompatybilność elektromagnetyczna*

1. Wymogi ogólne

Wskaźniki skrzywienia muszą spełniać wymogi dyrektywy 2014/30/UE¹.

2. Emisje uboczne

W zakresach częstotliwości 156-165 MHz, 450-470 MHz i 1,53-1,544 GHz, siła pola emisji ubocznych nie może przekraczać wartości 15 µV/m. Podane siły pola stosuje się na odległości testowej 3 metrów od badanego sprzętu.

Artykuł 2.03*Użytkowanie*

1. Sprzęt nie powinien mieć większej liczby elementów regulacyjnych niż jest to konieczne dla właściwego użytkowania.

Projekt, oznaczenia i manipulacja elementami regulacyjnymi muszą umożliwiać ich proste, jednoznaczne i szybkie użycie.

Ich ułożenie powinno zapobiegać w miarę możliwości błędom użytkownika.

Elementy regulacyjne, które nie są konieczne do normalnego użytkowania, nie mogą być bezpośrednio dostępne.

2. Wszelkie elementy regulacyjne i wskaźniki muszą być opatrzone symbolami lub oznaczeniami w języku angielskim. Symbole muszą spełniać wymogi zawarte w normie międzynarodowej IEC 60417 : 2002 DB (symbole graficzne do użytku na sprzęcie elektrycznym).

Wszelkie liczby i litery muszą być wielkości przynajmniej 4 mm. Jeśli może zostać wykazane, że z przyczyn technicznych niemożliwe jest osiągnięcie wielkości 4 mm dla liczb i liter oraz jeśli dla celów operacyjnych mniejsze liczby i litery mogą zostać przyjęte, dozwolone będzie ich zmniejszenie do 3 mm.

3. Sprzęt musi być zaprojektowany w taki sposób, aby błędy w użytkowaniu nie powodowały jego zawodności.

4. Wszelkie funkcje przekraczające wymogi minimalne, jak również możliwości połączeń z innym sprzętem, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby sprzęt spełniał wymogi minimalne w każdych warunkach.

Artykuł 2.04*Instrukcja obsługi*

Do każdej jednostki musi być dostarczona szczegółowa instrukcja obsługi. Musi być ona dostępna w językach angielskim, francuskim, niderlandzkim i niemieckim oraz musi zawierać przynajmniej następujące informacje:

- a) aktywacja i użytkowanie;
- b) konserwacja i serwis;
- c) ogólne przepisy bezpieczeństwa.

Artykuł 2.05

¹ Dyrektywa 2014/30/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2014 roku w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96, 29.3.2014).

Instalacja czujnika

Kierunek instalacji w stosunku do linii stępki powinien być oznaczony na jednostce czujnika wskaźnika skrętu. Należy dostarczyć instrukcje takiej instalacji sprzętu, aby zapewnić największą możliwą obojętność na normalne ruchy statku.

Rozdział 3 **Minimalne wymagania operacyjne wskaźników skrętu**

Artykuł 3.01

Gotowość operacyjna wskaźnika skrętu

1. Od momentu włączenia wskaźnik skrętu musi być w pełni operacyjny w ciągu czterech minut i powinien funkcjonować w wymaganych granicach tolerancji dla precyzji wskazań.
2. Sygnał ostrzegawczy powinien informować, że wskaźnik jest włączony. Możliwe musi być jednoczesne obserwowanie i manipulowanie wskaźnikiem.
3. Piloty bezprzewodowe nie są dozwolone.

Artykuł 3.02

Wskazania prędkości zmiany kursu

1. Prędkość zmiany kursu musi być wskazywana na skali linearnej z punktem zero umieszczonym pośrodku. Możliwe musi być odczytanie kierunku i stopnia prędkości zmiany kursu z niezbędną precyzją. Dozwolone są wyłącznie wskaźniki igłowe oraz tabele słupkowe.
2. Skala wskaźnika musi mieć długość przynajmniej 20 cm; może być okrągła lub liniowa.

Skale liniowe mogą mieć wyłącznie położenie poziome.
3. Wskaźniki wyłącznie cyfrowe nie są dozwolone.

Artykuł 3.03

Zakresy pomiaru

Wskaźniki skrętu mogą być wyposażone przynajmniej w jeden zakres pomiaru. Zalecane są następujące zakresy pomiaru:

- 30°/minutę
- 60°/minutę
- 90°/minutę
- 180°/minutę
- 300°/minutę.

Artykuł 3.04*Precyzja wskazywanej prędkości zmiany kursu*

Wskazana wartość nie może odbiegać więcej niż o 2 % od końcowej wartości zakresu, względnie więcej niż o 10 % od wartości rzeczywistej. Każdorazowo dopuszcza się wyższą z tych wartości (Patrz: dodatek).

Artykuł 3.05*Czułość*

Próg operacyjny musi być mniejszy lub równy zmianie prędkości kątowej odpowiadającej 1 % wartości wskazywanej.

Artykuł 3.06*Monitorowania działania*

1. Jeśli wskaźnik skrętu nie funkcjonuje w wymaganym zakresie precyzji, musi to zostać wskazane.
2. Jeśli używany jest żyroskop, każdy krytyczny spadek stopnia rotacji żyroskopu musi być przez wskaźnik sygnalizowany. Krytyczny spadek stopnia rotacji żyroskopu to taki spadek, który obniża precyzję o 10 %.

Artykuł 3.07*Obojętność na pozostałe normalne ruchy statku*

1. Kołysanie poprzeczne statku z kątami przechyłu do 10° przy prędkości kątowej do 4° na sekundę nie może powodować błędów pomiarowych przekraczających przewidziane zakresy tolerancji.
2. Podobne czynniki, które mogą wystąpić w czasie cumowania, nie mogą powodować błędów pomiarowych przekraczających przewidziane zakresy tolerancji.

Artykuł 3.08*Obojętność na pola magnetyczne*

Wskaźnik skrętu musi obojętny na pola magnetyczne zazwyczaj występujące na pokładzie statku.

Artykuł 3.09*Wskaźniki urządzeń typu slave*

Wskaźniki urządzeń typu slave muszą spełniać wszystkie wymogi odnoszące się do wskaźników skrętu.

Rozdział 4

Minimalne wymogi techniczne wskaźników skrętu

Artykuł 4.01

Użytkowanie

1. Wszelkie elementy regulacyjne muszą być ułożone w taki sposób, aby podczas ich użytkowania żadna informacja nie była niewidoczna oraz aby nawigacja radarowa odbywała się bez przeszkód.
2. Wszelkie elementy regulacyjne i wskaźniki muszą być wyposażone w oświetlenie nierażące wzroku, dostosowane do warunków oświetleniowych otoczenia i dające się regulować do zera za pomocą odrębnego nastawnika.
3. Operowanie elementami regulacyjnymi musi odbywać się w taki sposób, że przesunięcie w prawo lub do góry ma pozytywny skutek dla zmiennej, a przesunięcie w lewo lub w dół — negatywny.
4. Jeśli zastosowane zostaną przyciski, musi być możliwe dotykowe ich zlokalizowanie i uruchomienie. Muszą mieć one również wyraźnie wyczuwalny punkt włączania. Jeśli przyciski posiadają wiele funkcji, musi być widoczne, który poziom hierarchiczny jest aktywny.

Artykuł 4.02

Urządzenia amortyzujące

1. System czujników powinien być amortyzowany dla wartości krytycznych. Stała amortyzacji (63 % wartości granicznej) nie może przekraczać 0,4 sekundy.
2. Wskaźnik musi być amortyzowany dla wartości krytycznych. Powinien istnieć element regulacyjny służący do dodatkowego zwiększania amortyzacji wskaźnika. W żadnym razie stała amortyzacji nie może przekroczyć pięciu sekund.

Artykuł 4.03

Podłączanie dodatkowego sprzętu

1. Jeśli wskaźnik skrętu może zostać podłączony do wskaźników typu slave lub podobnego sprzętu, sygnał prędkości zmiany kursu musi być dostępny w formie analogowego sygnału elektrycznego. Ponadto wskaźnik skrętu musi posiadać interfejs cyfrowy zgodnie z ust. 2.

Sygnał ten musi być wskazywany przy galwanicznej izolacji od ziemi i ekwiwalencie napięcia analogowego 20 mV/stopień \pm 5 % oraz maksymalnym oporze wewnętrznym 100 omów.

Polaryzacja musi być dodatnia, jeśli statek skręca w kierunku prawej burty i ujemna, kiedy skręca w kierunku lewej.

Próg operacyjny nie może przekroczyć 0,3°/minutę.

Błąd zera nie może przekraczać 1°/minutę w temperaturze 0 °C do °C.

Kiedy wskaźnik skrętu jest włączony, a jego czujnik nie jest wystawiony na oddziaływanie ruchu, uboczne napięcie na sygnale wychodzącym mierzone niskozakresowym (low pass) filtrem zakresu pasma (pass band) o częstotliwości 10 Hz nie może przekraczać 10 mV.

Sygnał prędkości zmiany kursu musi być odbierany bez żadnej dodatkowej amortyzacji poza granicami wyznaczonymi w art. 4.02 ust. 1.

2. Interfejs cyfrowy musi być zaprojektowany według norm europejskich EN 61162-1 : 2016, EN 61162-2 : 1998 oraz EN 61162-3 : 2014.

3. Sprzęt musi być wyposażony w zewnętrzny przycisk alarmowy. Przycisk ten musi być zainstalowany w postaci przerywnika izolacji galwanicznej.

Alarm zewnętrzny powinien być każdorazowo uruchamiany przez zamknięcie kontaktu:

- a) jeśli wskaźnik skrętu jest wyłączony; lub
- b) jeśli wskaźnik skrętu nie jest w trybie gotowości do działania; lub
- c) jeśli kontrola funkcji zareagowała na niedopuszczalnie duży błąd (art. 3.06).

Rozdział 5 **Warunki i metodologia badania wskaźników skrętu**

Artykuł 5.01 *Bezpieczeństwo, nośność i kompatybilność elektromagnetyczna*

Zasilanie, bezpieczeństwo, interferencje ze sprzętem pokładowym, bezpieczna odległość kompasu, odporność na warunki klimatyczne, wytrzymałość mechaniczna, wpływ na środowisko naturalne oraz emisja słyszalnych dźwięków oraz kompatybilność elektromagnetyczna zostaną poddane badaniu zgodnie z normą europejską EN 60945 : 2002.

Artykuł 5.02 *Emisje uboczne*

Pomiary emisji ubocznych przeprowadza się zgodnie z normą europejską EN 60945 : 2002 w zakresie częstotliwości 30 do 2000 MHz.

Wymogi art. 2.02 ust. 2 muszą zostać spełnione.

Artykuł 5.03 *Procedura badania*

1. Wskaźniki skrętu bada się w warunkach nominalnych i granicznych. W tym kontekście, aż do obowiązującej wartości granicznej, badaniu poddaje się wpływ napięcia operacyjnego i temperatury otoczenia.

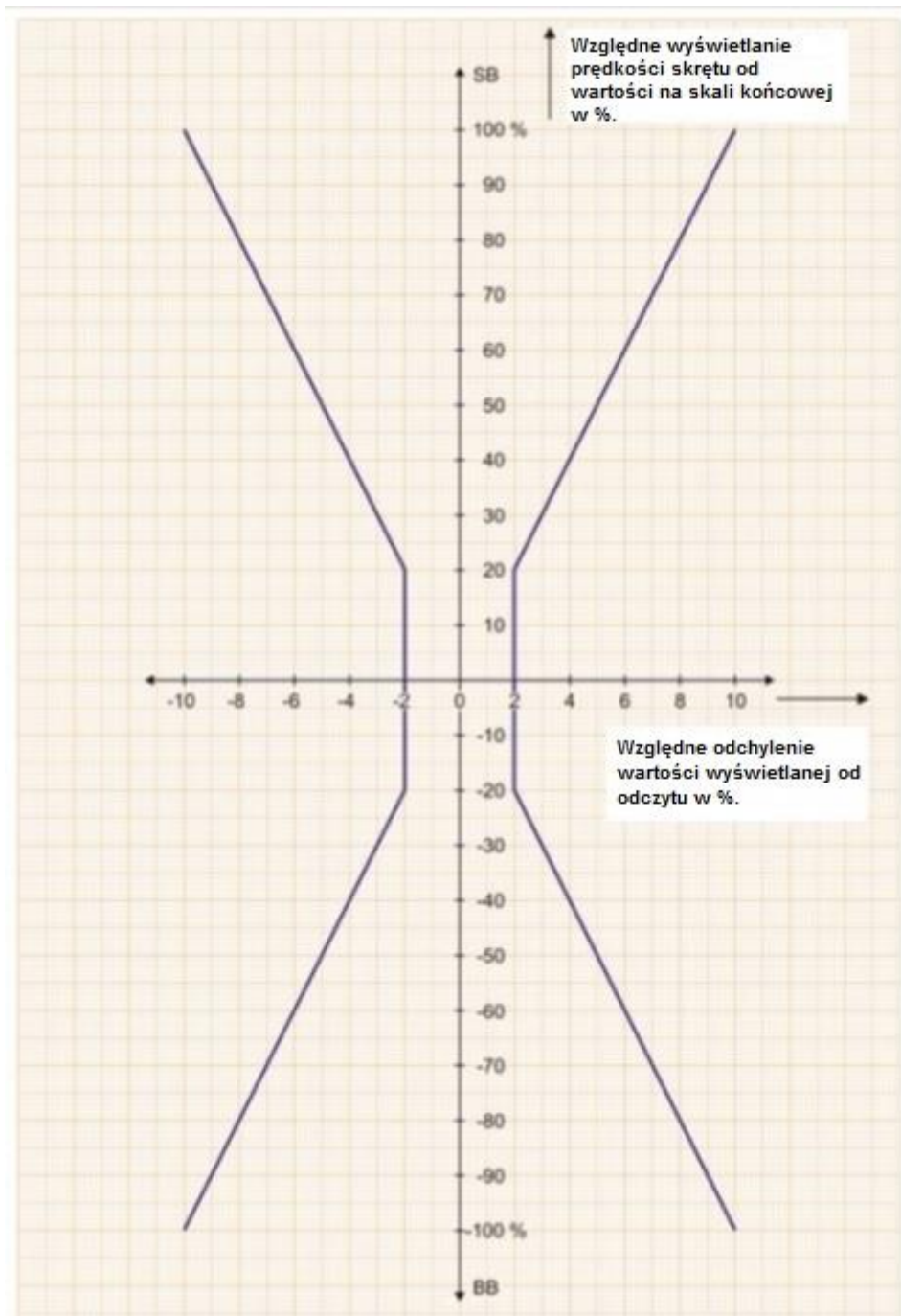
Ponadto za pomocą nadajników radiowych ustala się maksymalne pole magnetyczne w pobliżu wskaźników.

2. W warunkach opisanych w ust. 1, błędy wskaźnika muszą utrzymywać się w ramach tolerancji wyznaczonych w dodatku.

Wszelkie minimalne wymogi rozdziałów 2-4 muszą zostać spełnione.

Dodatek

Rys. 1: Maksymalne tolerancje błędów dla wskaźników skrętu



Część III**Wymogi dotyczące badania instalacji i działania radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrętu w żegludze śródlądowej****Artykuł 1***Przepisy ogólne*

1. Testy instalacyjne i eksploatacyjne radarowych instalacji nawigacyjnych oraz systemów wskaźników skrętu muszą być przeprowadzane zgodnie z poniższymi przepisami.
2. Zezwala się na instalację wyłącznie urządzeń posiadających homologację typu zgodnie z art. 6 część I lub art. 1.05 część II, lub posiadających homologację typu uznaną za równoważną.
3. Do radarowej instalacji nawigacyjnej mogą być podłączone wyłącznie czujniki zewnętrzne posiadające homologację typu. Zewnętrzne czujniki podłączone do radarowej instalacji nawigacyjnej muszą posiadać homologację typu zgodnie z poniższymi normami morskimi:

Czujnik	Wymagania minimalne zgodne z	
	Standard (MOM)	Standard ISO / IEC
GPS	MSC.112(73) ¹	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73) ²	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82) ³	IEC 61108-3 : 2010
Kurs/ Kompas GPS	MSC.116(73) ⁴	ISO 22090-3 : 2014 Część 3: zasady GNSS

4. Jeżeli sprzęt AIS śródlądowego jest podłączony do radarowej instalacji nawigacyjnej niewyposażonej w elektroniczną mapę nawigacyjną do wyświetlania symboli AIS, w celu spełnienia wymagań załącznika 5 część I pkt 2 należy również podłączyć zatwierdzony kompas.

Artykuł 2*Dopuszczone firmy specjalistyczne*

1. Instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja radarowych instalacji nawigacyjnych i wskaźników skrętu będzie przeprowadzana wyłącznie przez specjalistyczne firmy dopuszczone przez właściwy organ.
2. Dopuszczenie może zostać wycofane przez właściwy organ.

¹ Rezolucja MSC.112(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. - Znowelizowane warunki techniczne dla okrętowych urządzeń odbiorczych satelitarnego systemu określania pozycji (GPS).

² Rezolucja MSC.114(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. - Znowelizowane warunki techniczne dla okrętowych różnicowych urządzeń odbiorczych DGPS i DGLONASS morskich radiopław.

³ Rezolucja MSC.233(82) przyjęta w dniu 5 grudnia 2006 r. - Standardy działania odbiorników Galileo dla statków.

⁴ Rezolucja MSC.116(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. - Warunki techniczne układu przekazywania informacji o kursie.

Artykuł 3

Instalacja anteny radaru

1. Antenę radaru instaluje się możliwie najbliżej osi podłużnej statku. W pobliżu anteny nie powinny występować żadne przeszkody prowadzące do powstawania fałszywego echa lub niepożądanych cieni; jeśli jest to niezbędne, antena musi zostać zamontowana w części dziobowej statku. Elementy montażowe oraz mocujące anteny radaru w pozycji operacyjnej muszą być wystarczająco stabilne, aby umożliwić działanie radarowej instalacji nawigacyjnej w wymaganych przedziałach dokładności.
2. Po korekcji błędu kąтового w montażu i uruchomieniu sprzętu, różnica między kreską kursową a linią osi podłużnej statku nie może przekraczać 1 stopnia.

Artykuł 4

Instalacja wyświetlacza i jednostki kontrolnej

1. Wyświetlacz i jednostka kontrolna muszą zostać zainstalowane w sterówce w taki sposób, aby ocena obrazu radaru i użytkowanie sprzętu odbywały się bez żadnych trudności. Orientacja azymutowa obrazu radaru musi być zgodna z normalną sytuacją otoczenia. Zaciski i regulatory powinny być skonstruowane w sposób umożliwiający ich zablokowanie w dowolnej pozycji z wyeliminowaniem wibracji.
2. Podczas nawigacji radarowej sztuczne oświetlenie nie może być odbijane w kierunku operatora radaru.
3. Jeśli jednostka kontrolna nie jest częścią wyświetlacza, musi ona być zlokalizowana w obudowie znajdującej się w promieniu 1 metra od jednostki wyświetlacza. Piloty bezprzewodowe nie są dozwolone.
4. Jeśli zainstalowane są wskaźniki typu slave, powinny one być zgodne z przepisami odnoszącymi się do radarowej instalacji nawigacyjnej.

Artykuł 5

Instalacja wskaźnika skrętu

1. Wskaźnik skrętu musi znajdować się przed sternikiem i w jego polu widzenia.
2. System czujników powinien zostać zainstalowany w miarę możliwości na śródkręciu, w sposób poziomy oraz wyrównany do osi podłużnej statku. Miejsce instalacji powinno być w miarę możliwości pozbawione wibracji i podlegać umiarkowanym wahaniom temperatury. Jednostka wskaźnika powinna być w miarę możliwości zainstalowana powyżej wyświetlacza radaru.
3. Jeśli zainstalowane są wskaźniki typu slave, powinny one być zgodne z przepisami odnoszącymi się do wskaźników skrętu.

Artykuł 6*Instalacja czujnika pozycji*

Dla sprzętu ECDIS używanego w trybie nawigacyjnym czujnik pozycji (np. antena DGPS) musi zostać zainstalowany w sposób zapewniający jego działanie z najwyższą możliwą precyzją i bez niekorzystnych wpływów struktur leżących powyżej i sprzętu nadawczego na pokładzie statku.

Artykuł 7*Badanie instalacji i działania*

Przed pierwszym uruchomieniem sprzętu po instalacji, w przypadku inspekcji okresowych w celu przedłużenia ważności świadectwa zdolności żeglugowej, a także każdej zmianie wprowadzonej na statku, która może mieć wpływ na warunki operacyjne sprzętu, właściwy organ lub firma specjalistyczna upoważniona na podstawie art. 2 musi przeprowadzić badanie instalacji i działania. Należy spełnić poniższe warunki przy instalacji radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

- a) urządzenie należy podłączyć bezpośrednio do źródła zasilania zgodnie z art. 10.02. Urządzenie musi posiadać obwód zasilający z własnym zabezpieczeniem bezpiecznikowym uwzględniającym przepis art. 10.12 ust. 2 lit. a);
- b) napięcie operacyjne mieści się w ramach tolerancji;
- c) okablowanie i jego instalacja są zgodne z przepisami niniejszego Standardu oraz, jeśli konieczne, ADN;
- d) liczba obrotów anteny wynosi przynajmniej 24 na minutę;
- e) w sąsiedztwie anteny nie znajdują się przeszkody zakłócające nawigację;
- f) wyłącznik bezpieczeństwa anteny, o ile jest zapewniony, musi działać prawidłowo;
- g) rozkład wyświetlaczy, wskaźników skrętu oraz jednostek kontroli/elementów regulacyjnych jest ergonomiczny i przyjazny dla użytkownika;
- h) kreska kursu radarowej instalacji nawigacyjnej nie odchyła się od osi podłużnej statku o więcej niż 1 stopień;
- i) precyzja wyświetlaczy zasięgu i azymutu spełnia wymogi (pomiar w oparciu o znane cele);
- j) linearność w krótkim zasięgu jest poprawna (pchanie i ciągnięcie);
- k) wyświetlany zasięg minimalny powinien być nie większy niż 15 metrów;
- l) centrum obrazu jest widoczne, a jego średnica nie przekracza 1 mm;
- m) fałszywe echo wywołane odbiciami i niepożądanymi cieniami na kresce kursowej nie występuje lub nie naraża bezpieczeństwa żeglugi;
- n) redukcje zakłóceń pochodzących od morza i deszczu (STC i FTC w ustawieniach domyślnych) oraz powiązane z nimi instrumenty kontrolne funkcjonują poprawnie;
- o) regulacja wzmocnienia jest sprawna;
- p) ostrość oraz definicja obrazu są poprawne;
- q) kierunek skrętu statku jest zgodny ze wskazaniami wskaźnika skrętu, a pozycja zero w kierunku naprzód jest poprawna;
- r) sprzęt radarowy nie jest czuły na przekaz ze sprzętu radiowego statku ani na interferencje z innymi źródłami na pokładzie;
- s) radarowa instalacja nawigacyjna lub wskaźnik skrętu nie powinny wchodzić w interferencje z innym sprzętem pokładowym.

Ponadto w przypadku lądowego sprzętu ECDIS:

- t) statystyczny błąd pozycji wpływający na mapę nie może przekroczyć 2 m;
- u) statystyczny błąd fazy kąta wpływający na mapę nie może przekroczyć 1 stopnia.

Artykuł 8*Świadectwo instalacji i działania*

Po pomyślnym ukończeniu badania zgodnie z art. 7 właściwy organ lub dopuszczona firma specjalistyczna wystawia świadectwo zgodne ze wzorem zamieszczonym w załączniku 5 części V. Świadectwo to należy stale przechowywać na pokładzie.

Jeśli warunki badania nie zostały spełnione, sporządza się wykaz usterek. Dopuszczona firma wycofuje względnie przesyła wszelkie istniejące świadectwa do właściwego organu.

Część IV

Wymagania minimalne, wymagania dotyczące badań instalacji i działania sprzętu AIS śródlądowego w żegludze śródlądowej

Artykuł 1

Zatwierdzanie sprzętu AIS śródlądowego

Sprzęt AIS śródlądowy musi spełniać wymagania normy testowej dla sprzętu AIS śródlądowego, Zgodność z wymaganiami poświadcza właściwy organ badaniem homologacji typu.

Artykuł 2

Badania instalacji i działania pokładowego sprzętu AIS śródlądowego

Instalując sprzęt AIS śródlądowego na pokładzie statku, należy przestrzegać następujących warunków:

1. Sprzęt AIS śródlądowego może być zainstalowany wyłącznie przez wyspecjalizowane firmy zatwierdzone przez właściwe władze.
2. Sprzęt AIS śródlądowego musi być zainstalowany w sterówce lub innym łatwo dostępnym miejscu.
3. Kapitan łodzi musi mieć dostęp do funkcji MKD (zintegrowane urządzenie do przechwytywania i wyświetlania). Ostrzeżenia i informacje o stanie sprzętu AIS śródlądowego muszą znajdować się w bezpośrednim polu widzenia sternika. Inne urządzenia wykorzystywane do celów nawigacyjnych mogą jednak mieć pierwszeństwo w zakresie ich bezpośredniej widoczności. Wszystkie lampki sygnalizacyjne muszą pozostawać widoczne po instalacji.
4. Musi istnieć możliwość wizualnego ustalenia, czy sprzęt działa. Sprzęt należy podłączyć bezpośrednio do źródła zasilania zgodnie z art. 10.02. Urządzenie musi posiadać obwód zasilający z własnym zabezpieczeniem bezpiecznikowym uwzględniającym przepis art. 10.12 ust. 2 lit. a) i być zdolne do pobierania mocy przez cały czas.
5. Anteny sprzętu AIS śródlądowego muszą być instalowane i podłączane do stacji, aby zapewnić niezawodne działanie tych stacji we wszystkich normalnych warunkach użytkowania. Inne urządzenia mogą być podłączane tylko wtedy, gdy interfejsy obu urządzeń są kompatybilne.
6. Do sprzętu AIS śródlądowego mogą być podłączone wyłącznie czujniki zewnętrzne posiadające homologację typu. Zewnętrzne czujniki podłączone do sprzętu AIS śródlądowego muszą posiadać homologację typu zgodnie z poniższymi normami morskimi:

Czujnik	Wymagania minimalne zgodne z	
	Standard (MOM)	Standard ISO/IEC
GPS	MSC.112(73) ¹	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73) ²	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82) ³	IEC 61108-3 : 2010
Czujnik kursu/ kompas GPS	MSC.116(73) ⁴	ISO 22090-3 : 2014 Część 3: zasady GNSS

7. Przed oddaniem do eksploatacji, w przypadku odnowienia lub przedłużenia okresu ważności świadectwa zdolności żeglugowej oraz jakiegokolwiek przebudowy statku mogącej mieć wpływ na

¹ Rezolucja MSC.112(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. – Znowelizowane warunki techniczne dla okrętowych urządzeń odbiorczych satelitarnego systemu określania pozycji (GPS).

² Rezolucja MSC.114(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. – Znowelizowane warunki techniczne dla okrętowych różnicowych urządzeń odbiorczych DGPS i DGLONASS morskich radiopław.

³ Rezolucja MSC.233(82) przyjęta w dniu 5 grudnia 2006 r. – Zmienione standardy działania odbiorników Galileo dla statków.

⁴ Rezolucja MSC.116(73) przyjęta w dniu 1 grudnia 2000 r. – Zmienione warunki techniczne układu przekazywania informacji o kursie

warunki pracy tych urządzeń, właściwy organ lub upoważniona firma specjalistyczna musi przeprowadzić kontrolę instalacji i próbę eksploatacyjną.

8. Upoważniona specjalistyczna firma, która przeprowadziła badania instalacyjne i eksploatacyjne, wydaje świadectwo zgodnie z częścią VI załącznika 5 w odniesieniu do szczególnych właściwości i prawidłowego działania sprzętu AIS śródlądowego.
9. Świadectwo musi być stale przechowywane na pokładzie.
10. Instrukcje użytkownika muszą być przekazane do przechowywania na pokładzie. Musi być to zaznaczone na świadectwie instalacji pokładowej.

Część V

Wymagania minimalne, wymagania dotyczące badań instalacji i działania tachografów w żegludze śródlądowej

Artykuł 1

Homologacja tachografów

Tachografy muszą spełniać wymogi niniejszego punktu. Zgodność jest poświadczana w drodze badania homologacji typu przez właściwy organ.

Artykuł 2

Wymogi, które muszą być spełnione przez tachografy

1. Ustalanie czasu żeglugi statku

Aby określić nawigację według kryterium tak/nie, obroty śruby napędowej muszą być mierzone w odpowiednim miejscu. Jeżeli napęd jest inny niż za pomocą śruby napędowej, ruch statku musi być równoważnie potwierdzony w odpowiednim miejscu. W przypadku występowania dwóch lub więcej wałów śrubowych należy upewnić się, że zapis będzie działał nawet wtedy, gdy tylko jeden z wałów obraca się.

2. Identyfikacja statku

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku lub urzędowy numer statku musi być trwały i możliwy do odczytania na nośniku danych.

3. Zapis na nośniku danych

Na nośniku danych należy zapisać następujące informacje, które mogą być z niego odczytywane i zabezpieczone przed manipulacją przez osoby niepowołane: tryb eksploatacji statku, datę i godzinę, kiedy tachograf był używany i zaprzestał eksploatacji, wstawienie i usunięcie nośnika danych oraz inne czynności wykonywane na urządzeniu. Tachograf musi automatycznie rejestrować czas, włożenie i wyjęcie nośnika danych, otwarcie i zamknięcie urządzenia oraz wszelkie przerwy w zasilaniu.

4. Nagrywanie czasu na dzień

Datę i godzinę, kiedy wał rusza i zatrzymuje się, należy odnotowywać w sposób ciągły codziennie w godzinach od 00.00 do 24.00.

5. Odczytywanie zapisu

Zapis musi być jednoznaczny, czytelny i zrozumiały. Musi istnieć możliwość odczytania zapisu w dowolnym momencie bez specjalnych urządzeń pomocniczych.

6. Wydruk zapisu

Zapisy muszą być dostępne w każdej chwili jako czytelny wydruk.

7. Bezpieczeństwo zapisu

Obrót śruby napędowej musi być rejestrowany w sposób uniemożliwiający manipulację.

8. Dokładność zapisu

Obrót śruby napędowej musi być rejestrowany w sposób dokładnie określony w czasie. Zapis musi być czytelny z dokładnością do 5 minut.

9. Napięcia robocze

Wahania napięcia do $\pm 10\%$ wartości nominalnej nie mogą utrudniać prawidłowego działania urządzenia. Ponadto instalacja musi być w stanie wytrzymać 25-procentowy wzrost napięcia zasilania w stosunku do napięcia znamionowego, bez jakiegokolwiek pogorszenia jej sprawności.

10. Warunki eksploatacji

Urządzenia lub elementy urządzenia muszą działać bezbłędnie w następujących warunkach:

- temperatura otoczenia: 0 °C do + 40 °C
- wilgotność: do 85 % wilgotności względnej powietrza.
- rodzaj ochrony elektrycznej: IP 54 zgodnie z normą europejską EN 60529 : 2014.
- odporność na olej: pomimo przeznaczenia do montażu w maszynowni, urządzenia lub elementy urządzenia muszą być odporne na działanie oleju.
- dopuszczalny czas rejestracji tolerancje: ± 2 minuty na 24 godziny.

Artykuł 3

Wymagania dotyczące instalowania tachografów pokładowych

Przy instalowaniu tachografów pokładowych należy przestrzegać następujących warunków:

1. Tachografy okrętowe mogą być instalowane wyłącznie przez wyspecjalizowane firmy zatwierdzone przez właściwy organ.
2. Tachograf musi być zainstalowany w sterówce lub innym łatwo dostępnym miejscu.
3. Musi istnieć możliwość wizualnego sprawdzenia, czy urządzenie działa. Urządzenie należy podłączyć bezpośrednio do źródła zasilania zgodnie z art. 10.02. Urządzenie musi posiadać obwód zasilający z własnym zabezpieczeniem bezpiecznikowym uwzględniającym przepis art. 10.12 ust. 2 lit. a) i być zdolne do pobierania mocy przez cały czas. Tachograf należy sprawdzić niezwłocznie po włączeniu, aby upewnić się, że działa prawidłowo.
4. Informacje dotyczące ruchu statku, a mianowicie czy jest on "w trakcie żeglugi" czy też "nie w trakcie żeglugi", pochodzą z ruchu systemu napędowego. Odpowiedni sygnał musi pochodzić od obrotów śruby napędowej, wału śruby lub działania mechanizmu napędowego. W przypadku różnych układów napędowych należy zastosować równoważne rozwiązanie.
5. Wyposażenie techniczne do wychwytywania ruchu statku musi być tak zainstalowane, aby było możliwie najbardziej niezawodne pod względem eksploatacyjnym i zabezpieczone przed nieuprawnioną ingerencją. W tym celu obwód transmisji sygnału (włącznie z generatorem sygnału i wlotem urządzenia) od układu napędowego do urządzenia musi być zabezpieczony za pomocą odpowiednich środków z monitoringiem w celu wykrycia przerwania obwodu. Odpowiednie do tego celu są na przykład uszczelnienia z oznaczeniami identyfikacyjnymi i widocznymi przebiegami kabli lub obwodami monitorującymi.
6. Po zakończeniu instalacji firma specjalistyczna, która przeprowadziła instalację lub nadzorowała ją, przeprowadza testy eksploatacyjne. Wydaje ona certyfikat potwierdzający właściwości instalacji (w szczególności umiejscowienie i rodzaj zamknięć oraz ich oznakowanie, umiejscowienie i rodzaj urządzeń monitorujących) oraz ich prawidłowe działanie; świadectwo musi również zawierać informacje na temat typu zatwierdzonego urządzenia. Nowe badanie eksploatacyjne jest wymagane po każdej wymianie, modyfikacji lub naprawie; badanie to musi być wymienione w certyfikacie.

Certyfikat musi zawierać co najmniej następujące dane:

-
- nazwa, adres i niepowtarzalne odniesienie do upoważnionej specjalistycznej firmy, która przeprowadziła instalację lub nadzorowała ją;
 - nazwę, adres i numer telefonu właściwego organu, który zatwierdził firmę;
 - jednolity europejski numer identyfikacyjny statku lub numer urzędowy statku;
 - typ i numer seryjny tachografu;
 - data przeprowadzenia próby eksploatacyjnej.

Okres ważności certyfikatu wynosi 5 lat.

Certyfikat ma na celu udowodnienie, że urządzenie zostało zatwierdzone, zainstalowane przez upoważnioną firmę i przetestowane pod kątem prawidłowego działania.

7. Kierujący statkiem muszą być przeszkoleni przez upoważnioną firmę w zakresie obsługi urządzenia, a instrukcja obsługi musi być przekazana do przechowywania na pokładzie. Musi być to zaznaczone na świadectwie instalacji pokładowej.

Część VI

(bez treści)

ZAŁĄCZNIK 6
PROTOKÓŁ PARAMETRÓW SILNIKA
(wzór)**0 Informacje ogólne**

0.1 Dane silnika

0.1.1 Marka:

0.1.2 Oznaczenie producenta:

0.1.3 Numer homologacji typu:

0.1.4 Numer identyfikacyjny silnika:

0.2 Dokumentacja

Parametry silnika należy skontrolować i udokumentować wyniki tych kontroli. Dokumentacja powinna składać się z odrębnych arkuszy, osobno ponumerowanych, podpisanych przez kontrolera, i musi zostać dołączona do protokołu.

0.3 Kontrola

Kontrolę należy przeprowadzać na podstawie instrukcji producenta dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin. W należycie uzasadnionych przypadkach kontrolerzy mogą, według własnego uznania, zrezygnować z kontroli określonych parametrów silnika.

0.4 Niniejszy protokół parametrów silnika, obejmujący załączone odczyty, składa się w sumie z ... (*) stron.

1. Parametry silnika

Niniejszym zaświadcza się, że silnik poddany kontroli nie różni się nadmiernie od ustalonych parametrów.

1.1 Kontrola instalacyjna

Nazwa i adres placówki kontrolującej (służby technicznej):

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejscowość i data:

Pieczęć właściwego organu

Podpis:

* Wypełnia kontroler.

1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna¹
Nazwa i adres placówki kontrolującej (służby technicznej):
.....
.....
Nazwisko kontrolera:
Miejscowość i data:
Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:
.....
.....

Miejscowość i data: Pieczęć właściwego organu
Podpis:

1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna
Nazwa i adres placówki kontrolującej (służby technicznej):
.....
.....
Nazwisko kontrolera:
Miejscowość i data:
Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:
.....
.....

Miejscowość i data: Pieczęć właściwego organu
Podpis:

1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna
Nazwa i adres placówki kontrolującej (służby technicznej):
.....
.....
Nazwisko kontrolera:
Miejscowość i data:
Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:
.....
.....

Miejscowość i data: Pieczęć właściwego organu
Podpis:

¹ Wpisać x w odpowiedniej rubryce

Dodatek 1 Załącznik do protokołu parametrów silnika (wzór)

Nazwa jednostki: Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:

Kontrola instalacyjna ¹⁾ Kontrola okresowa ¹⁾ Kontrola specjalna ¹⁾

Producent: Typ silnika:
(Znak fabryczny/znak towarowy/nazwa handlowa producenta) (Rodzina silników /oznaczenie producenta)

Moc znamionowa (kW): Prędkość znamionowa (rpm): Liczba cylindrów:

Zastosowanie, do jakiego przeznaczony jest silnik:
(Napęd główny /napęd generatora /przedni napęd strumieniowy/silnik pomocniczy, itp.)

Numer homologacji typu: Rok budowy silnika:

Numer identyfikacyjny silnika: Miejsce montażu:
(Numer seryjny/jednolity numer identyfikacyjny)

Silnik i części silnika istotne w zakresie emisji spalin zostały określone na podstawie danych z tabliczki znamionowej. Kontrolę przeprowadzono na podstawie instrukcji producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin.

A) Kontrolowane części

Dodatkowe części istotne w zakresie emisji spalin i wymienione w *Instrukcjach producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin* powinny zostać wpisane w tabeli.

Część	Zapisany numer części	Zgodność ¹⁾		
Wał rozrządu/tłok		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Zawór wtryskowy		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Zestaw danych/ numer oprogramowania		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Pompa wtryskowa		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Głowica cylindra		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Turbosprężarka		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
Chłodnica powietrza doładującego		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> NIE DOTYCZY

B) Kontrola wzrokowa zmiennych cech i parametrów silnika

Parametr	Zarejestrowana wartość	Zgodność ¹⁾	
Moment wtrysku, czas trwania		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie

C) Kontrola wlotu powietrza i systemu odprowadzania spalin

<input type="checkbox"/>	Dokonano pomiarów w celu sprawdzenia zgodności z dopuszczalnymi wartościami Wlot pod ciśnieniem: kPa przy prędkości znamionowej i pełnym obciążeniu Przeciwnie ciśnienie spalin: kPa przy prędkości znamionowej i pełnym obciążeniu
<input type="checkbox"/>	Przeprowadzona została kontrola wzrokowa wlotu powietrza i systemu odprowadzania spalin. Nie stwierdzono nieprawidłowości, które sugerowałyby brak zgodności z dopuszczalnymi wartościami.

D) Uwagi:

.....
(Stwierdzono następujące rozbieżności w zakresie ustawień, modyfikacje lub zmiany w zamontowanym silniku.)
.....
.....
.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość data:

Podpis:

¹⁾ Wpisać x w odpowiedniej rubryce.

ZAŁĄCZNIK 7
POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW**Spis treści**

- Część I** Przepisy uzupełniające
1. Oznakowanie pokładowych oczyszczalni ścieków
 2. Badanie
 3. Ocena zgodności produkcji
- Część II** Dokument informacyjny nr ... dotyczący homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków przeznaczonych do instalacji na statkach żeglugi śródlądowej (wzór)
- Dodatek 1 – Główne cechy typu pokładowej oczyszczalni ścieków (wzór)
- Część III** Świadectwo homologacji typu (wzór)
- Dodatek 1 – wyniki badań do homologacji typu (wzór)
- Część IV** System numerowania homologacji typu
- Część V** Zbiorcze zestawienie homologacji typu pokładowej oczyszczalni ścieków
- Część VI** Zbiorcze zestawienie wyprodukowanych pokładowych oczyszczalni ścieków (wzór)
- Część VII** Arkusz danych pokładowych oczyszczalni ścieków z homologacją typu (wzór)
- Część VIII** Rejestr parametrów pokładowych oczyszczalni ścieków do badań specjalnych (wzór)
- Dodatek 1 - dodatek do rejestru parametrów pokładowych oczyszczalni ścieków
- Część IX** Procedura badania

Część I **Przepisy uzupełniające**

1. Oznaczanie pokładowych oczyszczalni ścieków

- 1.1 Na homologowanej pokładowej oczyszczalni ścieków należy obowiązkowo umieścić następujące informacje (oznaczenia):
- 1.1.1 znak towarowy lub nazwa handlowa producenta;
 - 1.1.2 typ pokładowej oczyszczalni ścieków oraz jej numer seryjny;
 - 1.1.3 numer homologacji typu zgodnie z częścią IV niniejszego załącznika;
 - 1.1.4 rok produkcji pokładowej oczyszczalni ścieków.
- 1.2 Oznaczenia zgodne z pkt 1.1 muszą być trwałe, wyraźnie czytelne oraz odporne na ścieranie przez cały okres użytkowania pokładowej oczyszczalni ścieków. W przypadku stosowania etykiet samoprzylepnych lub tabliczek, muszą być one zamocowane w taki sposób, aby pozostały na swoim miejscu przez cały okres użytkowania pokładowej oczyszczalni ścieków, oraz aby nie można było ich usunąć bez doprowadzenia do ich uszkodzenia lub utraty czytelności.
- 1.3 Oznaczenia muszą być zamocowane na takiej części pokładowej oczyszczalni ścieków, która jest niezbędna do normalnego funkcjonowania tej oczyszczalni, i która zazwyczaj nie wymaga wymiany podczas okresu użytkowania oczyszczalni.
- 1.3.1 Oznaczenia muszą być zamocowane w taki sposób, aby były widoczne po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków wraz z całością wyposażenia pomocniczego niezbędnego do jej eksploatacji.
 - 1.3.2 W razie potrzeby, pokładowa oczyszczalnia ścieków musi zostać opatrzona dodatkową wymienną tabliczką wykonaną z wytrzymałego materiału, która musi zawierać informacje określone w pkt 1.1, i która musi być umieszczona w taki sposób, aby informacje te były wyraźnie czytelne oraz łatwo dostępne po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków na statku.
- 1.4 Wszystkie części składowe pokładowej oczyszczalni ścieków, które mogą mieć wpływ na proces oczyszczania ścieków, muszą być wyraźnie oznaczone i opisane.
- 1.5 Dokładne umiejscowienie oznaczeń, o których mowa w pkt 1.1, zostaje określone w części I świadectwa homologacji typu.

2. Badania i kontrole

Procedurę badania pokładowej oczyszczalni ścieków ustanowiono w dodatku IX.

3. Ocena zgodności produkcji

- 3.1 W odniesieniu do sprawdzenia, czy wdrożone zostały wystarczające mechanizmy i procedury zapewniające skuteczną kontrolę zgodności produkcji przed przyznaniem homologacji typu, właściwy organ musi uznać, że zarejestrowanie przez producenta stosowania zharmonizowanej normy EN ISO 9001 : 2015 (której zakres obejmuje produkcję danych pokładowych oczyszczalni ścieków) lub równoważnej normy stanowi spełnienie stosownych wymogów. Producent musi przedstawić szczegółowe informacje dotyczące tej rejestracji i zobowiązać się do informowania właściwego organu o jakichkolwiek zmianach jej ważności lub zakresu. Aby zapewnić trwałe spełnianie wymogów art. 18.01 ust. 2-5 przeprowadza się stosowne kontrole produkcji.
- 3.2 Posiadacz homologacji typu musi:
- 3.2.1 zapewnić wdrożenie procedur pozwalających na skuteczne kontrolowanie jakości produktu;
- 3.2.2 posiadać dostęp do urządzeń niezbędnych do kontroli zgodności z każdym homologowanym typem;
- 3.2.3 dopilnować, aby wyniki badań były rejestrowane, oraz aby rejestry te wraz ze stosowną dokumentacją były dostępne przez okres uzgodniony z właściwym organem;
- 3.2.4 analizować na bieżąco wyniki wszystkich rodzajów badań, aby sprawdzać i zapewniać utrzymanie właściwości pokładowej oczyszczalni ścieków, uwzględniając przy tym odchylenia typowe dla produkcji seryjnej;
- 3.2.5 dopilnować, aby wszelkie próbki pobrane z pokładowych oczyszczalni ścieków lub instalacji testowej, które w ramach danego badania ujawniły widoczną niezgodność, skutkowały pobraniem kolejnych próbek i przeprowadzeniem kolejnych badań, oraz aby podjęto wszelkie konieczne działania służące przywróceniu zgodności produkcji.
- 3.3 Właściwy organ, który przyznał homologację typu, może w dowolnym czasie dokonać weryfikacji metod kontroli zgodności stosowanych w poszczególnych zakładach produkcyjnych.
- 3.3.1 Dokumentacja z badania i produkcji jest udostępniana podmiotowi przeprowadzającemu kontrolę przy okazji każdego badania.
- 3.3.2 Jeżeli jakość przeprowadzonych badań wydaje się niewystarczająca, stosuje się następującą procedurę:
- 3.3.2.1 z danej serii wybiera się jedną pokładową oczyszczalnię ścieków i poddaje badaniu poprzez pomiary próbek losowych w warunkach pracy przy normalnym obciążeniu zgodnie z częścią IX po jednym dniu eksploatacji. Oczyszczone ścieki nie mogą – zgodnie z metodami badań określonymi w części IX przekraczać wartości podanych w art. 18.01 ust. 2 tabela 2.

3.3.2.2 jeżeli którakolwiek z pokładowych oczyszczalni ścieków wybranych z danej serii nie spełnia wymogów określonych w pkt 3.3.2.1 producent może zwrócić się o przeprowadzenie pomiarów próbek losowych z kilku pokładowych oczyszczalni ścieków o specyfikacji wybranych z tej serii. Ta nowa próba musi obejmować pierwotnie wybraną pokładową oczyszczalnię ścieków.

Producent określa zakres 'n' serii w porozumieniu z właściwym organem. Pokładowe oczyszczalnie ścieków przechodzą w drodze pomiarów próbek losowych z wyjątkiem pierwotnie wybranej oczyszczalni. Następnie musi zostać ustalona arytmetyczna średnia (\bar{x}) wyników uzyskanych dla próbki losowej z pokładowej oczyszczalni ścieków. Produkcja seryjna zostaje uznana za zgodną z wymogami, jeżeli spełniony jest następujący warunek:

$$\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$$

gdzie:

k: to współczynnik statystyczny zależny od 'n' podany w następującej tabeli :

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{jeżeli } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

$$S_t : \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

gdzie x_i to dowolny indywidualny wynik uzyskany z próbki losowej n

L: to dopuszczalna wartość graniczna określona w art. 18.01 ust. 2 tabela 2, dla każdej monitorowanej substancji zanieczyszczającej;

- 3.3.3 jeżeli wartości określone w art. 18.01 ust. 2 tabela 2 zostały przekroczone, przeprowadza się nowe badanie zgodnie z pkt 3.3.2.1 oraz z badania nie uzyskano pozytywnych wyników przeprowadza się pełne badanie zgodnie z pkt 3.3.2.2, stosując się do procedury badania przewidzianej w załączniku 9. Wartości graniczne określone w art. 18.01 ust. 2 tabela 1 nie mogą zostać przekroczone ani w próbce złożonej ani w próbce losowej.
- 3.3.4 Właściwy organ musi przeprowadzać badania pokładowych oczyszczalni ścieków, które są w pełni lub częściowo eksploatowane, zgodnie z informacjami dostarczonymi przez producenta.
- 3.3.5 Zwyczajowa częstotliwość, z jaką właściwy organ ma prawo przeprowadzać kontrole zgodności produkcji, wynosi jeden raz na rok. W przypadku niezgodności z wymogami pkt 3.3.3 właściwy organ dopilnowuje, aby podjęto wszelkie niezbędne działania w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.

Część II**Dokument informacyjny nr ...¹ dotyczący homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków przeznaczonych do montażu na statkach żeglugi śródlądowej
(wzór)**

Typ pokładowej oczyszczalni ścieków:

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

0.3 Kod typu producenta zgodnie z informacją podaną na pokładowej oczyszczalni ścieków:

0.4 Nazwa i adres producenta:

Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeśli dotyczy):

0.5 Umiejscowienie, oznaczenie kodowe i sposób mocowania numeru seryjnego pokładowej oczyszczalni ścieków:

0.6 Umiejscowienie i sposób mocowania numeru homologacji typu:

0.7 Adres(-y) zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych):

Dodatki

1. Podstawowa charakterystyka typu pokładowej oczyszczalni ścieków
2. Opis konstrukcji i kryteria wymiarowania, specyfikacje wymiarowania i zastosowane przepisy
3. Schemat ideowy pokładowej oczyszczalni wraz z wykazem części składowych
4. Schemat ideowy instalacji testowej wraz z wykazem części składowych
5. Schematy elektryczne (schemat okablowania i aparatury kontrolno-pomiarowej)
6. Oświadczenie o przestrzeganiu wszelkich specyfikacji w zakresie bezpieczeństwa mechanicznego, elektrycznego i technicznego oczyszczalni ścieków oraz specyfikacji dotyczących bezpieczeństwa statków
7. Charakterystyka wszelkich elementów statku, które zostały połączone z pokładową oczyszczalnią ścieków
8. Instrukcja producenta dotycząca kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków zgodnie z art. 1.01 ust. 9.10

¹ Nr ref. w karcie informacyjnej przypisany przez właściwy organ.

9. Zdjęcia pokładowej oczyszczalni ścieków
10. Koncepcje eksploatacyjne ⁽¹⁾
 - 10.1 Instrukcje do obsługi ręcznej pokładowej oczyszczalni ścieków
 - 10.2 Instrukcje dotyczące zagospodarowywania nadmiaru osadu ściekowego (częstotliwość wyładunków)
 - 10.3 Instrukcje dotyczące konserwacji i napraw
 - 10.4 Instrukcje dotyczące działań niezbędnych w przypadku eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie czuwania
 - 10.5 Instrukcje dotyczące działań niezbędnych w przypadku eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie awaryjnym
 - 10.6 Instrukcje dotyczące eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie wygaszania, przestoju i rozruchu
 - 10.7 Instrukcje dotyczące wymogów w zakresie wstępnego oczyszczania ścieków z kuchni
11. Inne urządzenia (wymienić w tym miejscu)

Data, podpis producenta pokładowej oczyszczalni ścieków

.....

Dodatek 1 Podstawowa charakterystyka typu pokładowej oczyszczalni ścieków (wzór)

- 1. Opis pokładowej oczyszczalni ścieków**
 - 1.1 Producent:
.....
 - 1.2 Nr seryjny oczyszczalni:
.....
 - 1.3 Tryb oczyszczania: biologiczny lub mechaniczny/chemiczny ⁽²⁾
 - 1.4 Wstępny odbiornik na ścieki? Tak, ... m³ / Nie⁽²⁾
- 2. Opis konstrukcji i kryteria wymiarowania (w tym wszelkie szczególne instrukcje w zakresie montażu lub ograniczenia eksploatacyjne)**
 - 2.1
.....
 - 2.2
.....
- 3. Wymiarowanie pokładowej oczyszczalni ścieków**
 - 3.1 Maksymalne dzienne objętościowe natężenie przepływu ścieków Q_d (m³/d):
.....
 - 3.2 Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT_5 (kg/d):
.....

¹ Fazy eksploatacji

Na potrzeby kontroli definiuje się następujące fazy eksploatacji:

- a) eksploatacja w trybie gotowości ma miejsce wtedy, gdy pokładowa oczyszczalnia ścieków jest uruchomiona, ale od ponad jednego dnia nie dostarcza się do niej ścieków. Pokładowa oczyszczalnia ścieków może znajdować się w trybie gotowości na przykład wtedy, gdy statek pasażerski nie jest eksploatowany przez dłuższy okres i stoi beczynnie na cumie.
- b) eksploatacja w trybie awaryjnym ma miejsce wtedy, gdy nastąpiła awaria poszczególnych podzespołów pokładowej oczyszczalni ścieków, która uniemożliwia normalne oczyszczanie ścieków.
- c) eksploatacja w trybie wygaszania, przestoju i rozruchu ma miejsce wtedy, gdy pokładowa oczyszczalnia ścieków jest wyłączana z eksploatacji na dłuższy okres (postój zimowy), a zasilanie zostaje odcięte, lub gdy prowadzi się ponowny rozruch pokładowej oczyszczalni ścieków na początku sezonu.

² Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

Część III

Świadectwo homologacji typu

(wzór)

Pieczęć właściwego organu

Nr homologacji typu: **Nr**
przedłużenia

Powiadomienie o

- wydaniu/przedłużeniu/odmowie przyznania/cofnięciu¹
homologacji typu dla typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z normą europejską ustanawiającą
wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN)

Powód przedłużenia (jeśli dotyczy):

.....

Część I

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

.....

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

.....

.....

0.3 Kod typu producenta zgodnie z informacją podaną na pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

.....

Umiejscowienie:

.....

Sposób mocowania:

.....

0.4 Nazwa i adres producenta:

.....

.....

Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeśli dotyczy):

.....

.....

0.5 Umiejscowienie, oznaczenie kodowe i sposób mocowania numeru seryjnego pokładowej
oczyszczalni ścieków:

.....

.....

0.6 Umiejscowienie i sposób mocowania numeru homologacji typu:

.....

.....

0.7 Adres(-y) zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych):

.....

.....

¹ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

Część II

1. Wszelkie ograniczenia eksploatacyjne:

1.1 Szczególne kwestie wymagające uwagi podczas instalowania pokładowej oczyszczalni ścieków na statku:

1.1.1

1.1.2

2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań ¹:

3. Data sprawozdania z badania:

4. Numer sprawozdania z badania:

5. Ja, niżej podpisany(-a), potwierdzam dokładność informacji podanych przez producenta w załączonym dokumencie informacyjnym odnoszącym się do wymienionej wyżej pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z załącznikiem 7 część IX normy europejskiej ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN) oraz ważność załączonych wyników testów odnoszących się do typu pokładowej oczyszczalni ścieków. Próba(-y) została(-y) wybrana(-e) przez producenta w porozumieniu z właściwym organem i przekazana(-e) przez producenta jako typ konstrukcji pokładowej oczyszczalni ścieków:

Wydaje się/przedłuża się/odmawia się przyznania/cofa się homologację typu²:

Miejsce:

.....

Data:

.....

Podpis:

.....

Dodatki: Folder informacyjny
Wyniki testów (zob. Dodatek 1)

¹ W przypadku gdy badania prowadzone są przez właściwy organ należy wpisać 'nie dotyczy'.

² Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

Dodatek 1
Wyniki testów na potrzeby homologacji typu
(wzór)

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

1. Informacje na temat realizacji testu(-ów)¹.

1.1 Wartości na wejściu

1.1.1 Dzielne objętościowe natężenie przepływu ścieków Q_d (m³/d):

1.1.2 Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT_5 (kg/d):

1.2 Wydajność oczyszczania

1.2.1 Ocena wartości na wyjściu

Ocena wartości na wyjściu wg BZT_5 (mg/l)

Lokalizacja	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	--				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	--				
Wyjście	Próbki losowe					

Ocena wartości na wyjściu wg $ChZT$ (mg/l)

Lokalizacja	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	--				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	--				
Wyjście	Próbki losowe					

¹ W przypadku większej liczby cykli testów wskazać dla każdego cyklu.

Ocena wartości na wyjściu wg **CWO** (mg/l)

Lokalizacja	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	--				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	--				
Wyjście	Próbki losowe					

Ocena wartości na wyjściu wg fazy stałej separowanej poprzez filtrację (**FSSF**) (mg/l)

Lokalizacja	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	--				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	--				
Wyjście	Próbki losowe					

1.2.2 Wydajność oczyszczania (wydajność eliminacji)

Parametr	Rodzaj próbki	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)	Wartość średnia (Mean)
BZT ₅	Próbki złożone 24h			
BZT ₅	Próbki losowe			
ChZT	Próbki złożone 24h			
ChZT	Próbki losowe			
CWO	Próbki złożone 24h			
CWO	Próbki losowe			
FSSF	Próbki złożone 24h			
FSSF	Próbki losowe			

1.3 Inne zmierzone parametry

1.3.1 Dodatkowe parametry na wejściu i na wyjściu:

Parametr	Wejście	Wyjście
pH		
Przewodność		
Temperatura faz ciekłych		

1.3.2 Podczas pobierania próbek należy – o ile to możliwe – rejestrować następujące parametry robocze:

Stężenie tlenu rozpuszczonego w bioreaktorze	
Zawartość masy suchej w bioreaktorze	
Temperatura w bioreaktorze	
Temperatura otoczenia	

1.3.3 Inne parametry robocze zgodnie z instrukcją obsługi producenta

.....

1.4 Organ właściwy lub służba techniczna:

Miejsce, data: Podpis:

Część IV

System numerowania homologacji typu

(wzór)

1. System

Numer składa się z czterech części oddzielonych znakiem '*':

Człon 1: Mała litera 'e' dla UE lub litera 'R', po której następuje numer określający państwo wydające homologację typu:

01 = Niemcy	19 = Rumunia
02 = Francja	20 = Polska
03 = Włochy	21 = Portugalia
04 = Niderlandy	23 = Grecja
05 = Szwecja	24 = Irlandia
06 = Belgia	25 = Chorwacja
07 = Węgry	26 = Słowenia
08 = Republika Czeska	27 = Słowacja
09 = Hiszpania	29 = Estonia
11 = Zjednoczone Królestwo	32 = Łotwa
12 = Austria	34 = Bułgaria
13 = Luksemburg	36 = Litwa
14 = Szwajcaria	49 = Cypr
17 = Finlandia	50 = Malta
18 = Dania	

Człon 2: Określenie poziomu wymogów. Wymogi dotyczące wydajności oczyszczania zostaną najprawdopodobniej zaostrzone w przyszłości. Poszczególne poziomy wymogów określa się za pomocą cyfr rzymskich, począwszy od poziomu I.

Człon 3: Czterocyfrowy numer sekwencyjny (w razie potrzeby z zerami na początku) oznaczający numer podstawowej homologacji typu. Sekwencja każdego numeru zaczyna się od 0001.

Człon 4: Dwucyfrowy numer sekwencyjny (w razie potrzeby z zerem na początku) oznaczający przedłużenie. Sekwencja każdego numeru zaczyna się od 01.

2. Przykłady

a) Trzecia homologacja typu (do tej pory bez przedłużenia) wydana przez Niderlandy stosownie do poziomu I:

R 4*I*0003*00 lub e 4*I*0003*00

b) Drugie przedłużenie czwartej homologacji typu wydane przez Niemcy stosownie do poziomu II:

R 1*II* 0004*02 lub e 1*II*0004*02

Część V
Zbiornicze zestawienie homologacji typu dla typów pokładowych oczyszczalni ścieków
(wzór)

Pieczęć właściwego organu

Nr wykazu:

Okres od do

1	2	3	4	5	6	7
Marka ⁽¹⁾	Nazwa nadana przez producenta ⁽¹⁾	Numer homologacji typu	Data homologacji typu	Przedłużenie/odmowa przyznania/cofnięcie ²⁾	Powód przedłużenia / odmowy przyznania / cofnięcia	Data przedłużenia/odmowy przyznania / cofnięcia ²⁾

¹ Zgodnie ze świadectwem homologacji typu

² Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

Część VI
Zbiorcze zestawienie wyprodukowanych pokładowych oczyszczalni ścieków
(wzór)

Pieczęć właściwego organu

Nr wykazu:

.....

Okres od do

W związku do typów pokładowych oczyszczalni ścieków i numerami homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków wyprodukowanych w ww. okresie zgodnie z przepisami europejskiej normy określającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej (ES-TRIN), przekazuje się następujące informacje:

Marka (nazwa firmy producenta):

.....

Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

.....

.....

Numer homologacji typu:

.....

Data wydania:

.....

Data pierwszego wydania (w przypadku przedłużeń):

.....

Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków:...	001	... 001	... 001
	... 002	... 002	... 002
	.	.	.
	.	.	.
	.	.	.
	..... m	..... p	..... q

Część VII
Arkusz danych pokładowych oczyszczalni ścieków posiadających homologację typu
(wzór)

Pieczęć właściwego organu

					Charakterystyka pokładowej oczyszczalni ścieków				Wydajność oczyszczania					
Nr	Data homologacji typu	Numer homologacji typu	Marka	Typ pokładowej oczyszczalni ścieków	Dzienne objętościowe natężenie przepływu ścieków Q_d (m ³ /d)	Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT_5 (kg/d)			BZT_5		ChZT		CWO	
									Próbka złożona 24h	Próbka losowa	Próbka złożona 24h	Próbka losowa	Próbka złożona 24h	Próbka losowa

Część VIII**Rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków na potrzeby kontroli specjalnej**
(wzór)**1. Informacje ogólne**

1.1 Dane pokładowej oczyszczalni ścieków

1.1.1 Marka:
.....1.1.2 Nazwa nadana przez producenta:
.....
.....1.1.3 Numer homologacji typu:
.....1.1.4 Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków:
.....
.....**1.2 Dokumentacja**

Pokładowa oczyszczalnia ścieków poddawana jest kontroli, a wyniki kontroli rejestrowane są na osobnych arkuszach, które zostają indywidualnie ponumerowane, podpisane przez kontrolera i dołączone do niniejszego rejestru.

1.3 Badanie

Badania przeprowadza się na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków wpływających na proces oczyszczania ścieków zgodnie z art. 1.01 ust. 9.10. W pojedynczych uzasadnionych przypadkach kontrolerzy mogą, według własnego uznania, zrezygnować z przeprowadzenia kontroli określonych modułów lub parametrów oczyszczalni.

Podczas badania pobierana jest przynajmniej jedna próbka losowa. Wyniki pomiarów próbki losowej zostają zestawione z wartościami kontrolnymi określonymi w art. 18.01 ust. 2 tabela 2.

1.4 Niniejsze sprawozdanie z kontroli, wraz z załączonymi rejestrami, obejmuje ogółem¹.. stron(-y).**2. Parametry**

Niniejszym zaświadcza się, że poddana kontroli pokładowa oczyszczalnia ścieków nie odbiega w stopniu, który byłby niedopuszczalny, od parametrów roboczych, a eksploatacyjne wartości kontrolne określone w art. w art. 18.01 ust. 2 tabela 2 nie zostały przekroczone.

Nazwa i adres organu inspekcyjnego (służby technicznej):
.....
.....Imię i nazwisko kontrolera:
.....Miejsce i data:
.....Podpis:
.....Kontrola uznana przez właściwy organ:
.....
.....

¹ Wpisuje osoba przeprowadzająca kontrolę

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczęć właściwego organu

Nazwa i adres służby technicznej:

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczęć właściwego organu

Nazwa i adres służby technicznej:

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczęć właściwego organu

Dodatek 1
Załącznik do rejestru parametrów pokładowych oczyszczalni ścieków
(wzór)

Nazwa statku: Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:

Producent: Typ oczyszczalni:
(Marka/znak towarowy/nazwa handlowa producenta) (Nazwa nadana przez producenta)

Nr homologacji typu: Rok produkcji pokładowej oczyszczalni ścieków:

Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków: Miejsce montażu:
(numer seryjny)

Pokładowa oczyszczalnia ścieków oraz jej moduły mające wpływ na proces oczyszczania zostały zlokalizowane na podstawie tabliczki znamionowej. Kontrola została przeprowadzona na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów oczyszczalni wpływających na proces oczyszczania ścieków.

A. Kontrola modułów

Poniżej należy wpisać dodatkowe moduły mające wpływ na proces oczyszczania ścieków, które zostały wymienione w instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków lub w dodatku 4 część II.

Moduł	Potwierdzony numer modułu	Zgodność ¹		
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.
		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie	<input type="checkbox"/> nie dot.

¹ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

B. Wyniki pomiarów próbki losowej:

Parametr	Otrzymana wartość	Zgodność ⁽¹⁾	
<i>BZT</i> ₅		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie
ChTZ		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie
CWO ⁽²⁾		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie

C. Uwagi:

(W zainstalowanej pokładowej oczyszczalni ścieków stwierdzono następujące niezgodne ustawienia, przebudowy lub zmiany.)

.....
.....
.....
.....
.....

Imię i nazwisko
kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

¹ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

⁽²⁾ Całkowity węgiel organiczny (CWO) będzie monitorowany od fazy II maksymalnych wartości w tabeli 2 w art. 18.01 ust. 2.

Dodatek IX **Procedura badania**

1. Informacje ogólne

1.1 Podstawowe założenia

W celu sprawdzenia przydatności pokładowych oczyszczalni ścieków na statkach pasażerskich stosuje się specyfikację badania.

W ramach niniejszej procedury poddaje się badaniu proces i technologię oczyszczania oraz homologuje się je przy pomocy instalacji testowej. Zgodność instalacji testowej z eksploatowanymi później oczyszczalniami ścieków zapewnia się poprzez stosowanie identycznej konstrukcji i kryteriów wymiarowania.

1.2. Odpowiedzialność i miejsce przeprowadzenia badania

Instalacja testowa dla danej gamy typów pokładowych oczyszczalni ścieków jest badana przez służbę techniczną. Za warunki przeprowadzenia badania w miejscu badania odpowiada służba techniczna; warunki te muszą być zgodne z warunkami określonymi w niniejszym dokumencie.

1.3 Wymagane dokumenty

Badanie przeprowadza się na podstawie dokumentu informacyjnego zgodnie z załącznikiem 7, część II.

1.4 Specyfikacje wymiarowania oczyszczalni

Pokładowe oczyszczalnie ścieków są wymiarowane i projektowane w taki sposób, aby w trakcie ich eksploatacji nie dochodziło do przekroczenia wartości granicznych na wyjściu określonych w art. 18.01 ust. 2 tabele 1 i 2.

2. Środki przygotowawcze przed badaniem

2.1 Informacje ogólne

Przed rozpoczęciem badania producent przekazuje służbie technicznej specyfikację instalacji testowej: konstrukcyjną i procesową, które obejmują kompletny zestaw rysunków i obliczeń pomocniczych zgodnie z załącznikiem 7, część II, oraz dostarcza wyczerpujących informacji na temat wymogów pokładowej oczyszczalni ścieków w zakresie jej montażu, eksploatacji i konserwacji. Producent przekazuje służbie technicznej informacje na temat bezpieczeństwa mechanicznego, elektrycznego i technicznego pokładowej oczyszczalni ścieków, która ma zostać poddana badaniu.

2.2 Montaż i pierwsze uruchomienie

Na potrzeby badania producent montuje instalację testową w taki sposób, aby warunki jej montażu odpowiadały przewidywanym warunkom montażu na statkach pasażerskich. Przed rozpoczęciem badania producent musi zmontować pokładową oczyszczalnię ścieków i uruchomić ją. Rozruch musi odbywać się zgodnie z instrukcją obsługi producenta i podlega kontroli służby technicznej.

2.3 Faza rozruchu

Producent informuje służbę techniczną o nominalnym czasie trwania fazy rozruchu do osiągnięcia normalnego trybu eksploatacyjnego w tygodniach. Producent określa moment, w którym fazę rozruchu uznaje się za zakończoną i można rozpocząć badanie.

2.4 Parametry na wejściu

Do przeprowadzenia badania instalacji testowej wykorzystuje się nieobrobione ścieki bytowo-gospodarcze. Parametry na wejściu dotyczące stężenia substancji zanieczyszczających otrzymuje się z dokumentacji wymiarowej producenta pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z załącznikiem 7 część II, obliczając iloraz natężenia przepływu substancji organicznych wyrażonego jako stężenie BZT_5 w kg/d oraz projektowanego natężenia przepływu ścieków Q_d w m³/d. Parametry na wejściu określa odpowiednio organ inspekcyjny.

Wzór 1 – Obliczenie parametrów na wejściu

$$C_{BZT_5, \text{średnia}} = \frac{BZT_5}{Q_d} \left[\frac{kg/d}{m^3/d} \right]$$

Jeżeli w wyniku zastosowania wzoru 1 otrzymane średnie stężenie BZT_5 okaże się niższe niż $C_{BZT_5, \text{średnia}} = 500 \text{ mg/l}$, przyjmuje się, że średnie stężenie BZT_5 dla ścieków na wejściu wynosi przynajmniej 500 mg/l.

Służbie technicznej nie wolno rozbijać wchodzących nieobrobionych ścieków w rozdrabniarce. Dopuszcza się usuwanie piasku (np. przy pomocy sit).

3. Procedura badania

3.1 Fazy obciążenia i zasilanie hydrauliczne

Okres badania obejmuje 30 dni testowych. Instalacja testowa jest zasilana w miejscu przeprowadzania badania ściekami bytowo-gospodarczymi zgodnie z poziomem obciążenia określonym w tabeli 1. Badanie obejmuje poszczególne fazy obciążenia, przy czym sekwencja badania uwzględnia fazy pracy przy normalnym obciążeniu oraz fazy pracy przy szczególnym obciążeniu, takie jak przeciążenie, niedociążenie i tryb czuwania. Czas trwania każdej z faz obciążenia (liczbę dni testowych) określono w tabeli 1. Średnie dzienne obciążenie hydrauliczne dla każdej fazy obciążenia ustala się zgodnie z tabelą 1. Średnie stężenie substancji zanieczyszczającej, ustalane zgodnie z pkt 2.4 musi utrzymywać się na stałym poziomie.

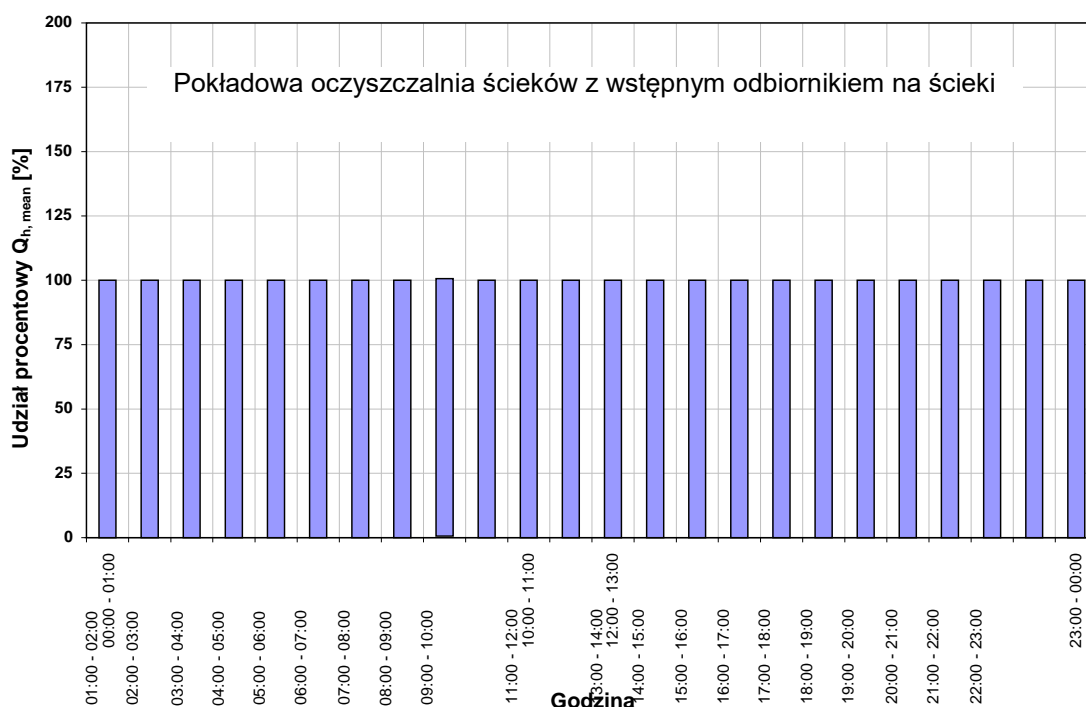
Tabela 1: Ustawienia obciążenia dla poszczególnych faz obciążenia

Faza	Liczba dni testowych	Dzienne obciążenie hydrauliczne	Stężenie substancji zanieczyszczających
Normalne obciążenie	20 dni	Q_d	C_{BZT_5} zgodnie z 2.4
Przeciążenie	3 dni	$1,25 Q_d$	C_{BZT_5} zgodnie z 2.4
Niedociążenie	3 dni	$0,5 Q_d$	C_{BZT_5} zgodnie z 2.4
Czuwanie	4 dni	Dzień 1 i dzień 2: $Q_d = 0$ Dzień 3 dzień 4 : Q_d	C_{BZT_5} zgodnie z 2.4

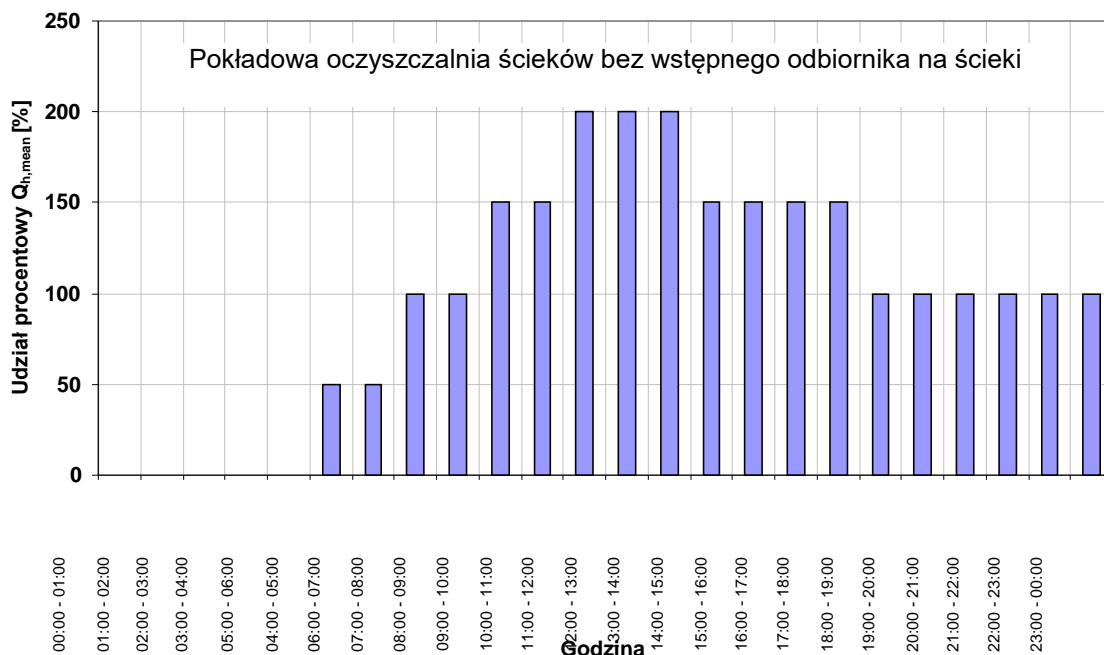
Fazy pracy przy szczególnym obciążeniu: przeciążenie, niedociążenie i praca w trybie czuwania wprowadza się kolejno bez przerywania pracy instalacji; fazę pracy przy normalnym obciążeniu dzieli się na kilka faz składowych. Badanie zaczyna się i kończy fazą pracy przy normalnym obciążeniu, trwającą każdorazowo co najmniej pięć dni.

Zależnie od określonego trybu pracy pokładowej oczyszczalni ścieków ustala sięienne hydrografy zasilania hydraulicznego. Dienne hydrografy zasilania hydraulicznego zostają dobrane zgodnie z koncepcją eksploatacyjną dla danej pokładowej oczyszczalni ścieków. Rozróżnia się dwa warianty zależnie od tego, czy pokładowa oczyszczalnia ścieków eksploatowana jest razem ze wstępnym odbiornikiem na ścieki czy bez niego. Hydrografy zasilania (dienne hydrografy) przedstawiono na wykresach 1 i 2.

Przez cały okres trwania badania godzinny poziom przepływu musi utrzymywać się na stałym poziomie. Średnie godzinne objętościowe natężenie przepływu ścieków $Q_{h,mean}$ jest równe 1/24 dziennego obciążenia hydraulicznego zgodnie z tabelą 1. Przepływ jest mierzony na bieżąco przez służbę techniczną. Realizacja dziennego hydrografu musi mieścić się w granicach tolerancji $\pm 5\%$.



Wykres 1: Dzienny hydrograf zasilania pokładowej oczyszczalni ścieków z wstępnym odbiornikiem na ścieki



Wykres 2: *Dzienny hydrograf zasilania pokładowej oczyszczalni ścieków bez wstępnego odbiornika na ścieki*

3.2 Przerwanie lub anulowanie badania

Jeżeli ze względu na awarię zasilania lub awarię jednego z podzespołów nie jest możliwe kontynuowanie prawidłowej eksploatacji instalacji testowej, konieczne może być przerwanie badania. Badanie może zostać przerwane na czas trwania naprawy. W takim przypadku nie jest konieczne powtarzanie całego badania, lecz jedynie powtórzenie tej fazy obciążenia, w trakcie której nastąpiła awaria podzespołu.

W przypadku przerwania badania po raz drugi, służba techniczna podejmuje decyzję, czy badanie można kontynuować czy należy je anulować. Powody podjętej decyzji muszą zostać przedstawione i udokumentowane w sprawozdaniu z badania. W przypadku anulowania badania konieczne jest jego pełne powtórzenie.

3.3 Badanie wydajności oczyszczania i spełnienia wymogów w zakresie wartości granicznych na wyjściu

Służba techniczna pobiera próbki na wejściu do instalacji testowej i bada je, aby potwierdzić ich zgodność z parametrami na wejściu. Próbki ścieków są pobierane na wyjściu z instalacji testowej i badane, aby ustalić wydajność oczyszczania i zgodność z wymaganymi wartościami granicznymi na wyjściu. W ramach pobierania próbek pobiera się zarówno próbki proste losowe, jak i próbki złożone 24h. W przypadku próbek złożonych 24h, możliwe jest pobieranie próbek według kryterium czasowego lub przepływu. Organ inspekcyjny określa rodzaj próbek złożonych 24h. Próbki pobiera się na wejściu i na wyjściu jednocześnie i w tych samych proporcjach.

Poza parametrami kontrolnymi BZT_5 , ChTZ i CWO⁽¹⁾ pomiaram na wejściu i wyjściu poddaje się także poniższe parametry, aby opisać i przedstawić warunki otoczenia i warunki prowadzenia badania:

- a) faza stała separowana poprzez filtrację (FSSF);
- b) pH;
- c) przewodność;
- d) temperatura faz ciekłych.

Liczba badań różni się stosownie do odpowiedniej fazy obciążenia i jest określona w tabeli 2. Liczba poborów próbek jest stosowna do wielkości przepływu na wejściu lub wyjściu instalacji testowej.

Tabela 2: Specyfikacja liczby i czasów pobierania próbek na wejściu i wyjściu instalacji testowej

Faza obciążenia	Liczba dni testowych	Liczba pobrań próbek	Specyfikacja czasów pobierania próbek
Normalne obciążenie	20 dni	Próbki złożone 24h: 8 Próbki losowe: 8	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Przeciążenie	3 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Niedociążenie	3 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Czuwanie	4 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbka złożona 24h: próbkę pobiera się po włączeniu dopływu oraz 24h później Próbka losowa: próbkę pobiera się 1 godzinę po włączeniu dopływu oraz 24h później.
Ogólna liczba próbek złożonych: 14 Ogólna liczba próbek losowych: 14			

W stosownych przypadkach, na podstawie pobranych próbek losowych dokonuje się także pomiaru poniższych parametrów roboczych:

- a) stężenie tlenu rozpuszczonego w bioreaktorze;
- b) zawartość masy suchej w bioreaktorze;
- c) temperatura w bioreaktorze;
- d) temperatura otoczenia;
- e) inne parametry robocze zgodnie z instrukcją obsługi producenta.

⁽¹⁾ Całkowity węgiel organiczny (CWO) będzie monitorowany od fazy II maksymalnych wartości w tabeli 2 w art. 18.01 ust. 2.

3.4 Ocena badań

Aby udokumentować stwierdzoną wydajność oczyszczania oraz sprawdzić zgodność z wartościami granicznymi procesu, określa się minimalną wartość z próbki (Min), maksymalną wartość z próbki (Max) oraz średnią arytmetyczną (Mean), a także poszczególne wyniki pomiarów dla parametrów kontrolnych BZT_5 , ChZT and CWO.

Dla maksymalnej wartości z próbki określa się także fazę obciążenia. Oceny przeprowadza się wspólnie dla wszystkich faz obciążenia. Wyniki przetwarza się zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela 3a: specyfikacja statystycznego przetwarzania zebranych danych – ocena dokumentująca zgodność z granicznymi wartościami – ocena dokumentująca zgodność z granicznymi wartościami na wyjściu

Parametr	Rodzaj próbek	Liczba testów których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość średnia (Mean)	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna M(ax)	
					Wartość	Faza
BZT_5 na wejściu	Próbki złożone 24h	--				
BZT_5 na wyjściu	Próbki złożone 24h					
BZT_5 na wejściu	Próbki losowe	--				
BZT_5 na wyjściu	Próbki losowe					
ChTZ na wejściu	Próbki złożone 24h	--				
ChTZ na wyjściu	Próbki złożone 24h					
ChTZ na wejściu	Próbki losowe	--				
ChTZ na wyjściu	Próbki losowe					
CWO na wejściu	Próbki złożone 24h	--				
CWO na wyjściu	Próbki złożone 24h					
CWO na wejściu	Próbki losowe	--				
CWO na wyjściu	Próbki losowe					
FSSF na wejściu	Próbki złożone 24h	--				
FSSF na wyjściu	Próbki złożone 24h					
FSSF na wejściu	Próbki losowe	--				
FSSF na wyjściu	Próbki losowe					

Tabela 3b: specyfikacja statystycznego przetwarzania zebranych danych – ocena dokumentująca wydajność

Parametr	Rodzaj próbek	Wartość średnia (Mean)	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Min)
Wydajność eliminacji wg BZT_5	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg BZT_5	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg ChTZ	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg ChTZ	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg CWO	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg CWO	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg FSSF	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg FSSF	Próbki losowe			

Pozostałe parametry zgodnie z pkt 3.3 lit. b)–d) oraz parametry robocze zgodnie z pkt 3.3 ujmują się zbiorczo w tabeli określającej minimalny wynik z próbki (Min), maksymalny wynik z próbki (Max) oraz średnią arytmetyczną (Mean).

3.5 Zgodność z wymogami określonymi w rozdziale 18

Wartości graniczne zgodnie z art. 18.01 ust. 2 tabela 1 i 2 uznaje się za spełnione, jeżeli spełnione zostają poniższe warunki odnośnie do parametrów ChTZ, BZT_5 i CWO:

- średnie wartości z całkowitej liczby 14 próbek pobranych na wyjściu; oraz
- przynajmniej 10 z całkowitej liczby 14 próbek pobranych na wyjściu – nie przekraczają określonych wartości granicznych dla próbek złożonych 24h i próbek losowych.

3.6 Eksploatacja i konserwacja podczas badania

Podczas badania instalacja testowa jest eksploatowana zgodnie ze specyfikacjami producenta. Planowe przeglądy oraz prace konserwacyjne przeprowadza się zgodnie z instrukcjami obsługi i konserwacji producenta. Nadmiar osadu powstały w wyniku procesu oczyszczania biologicznego może zostać usunięty z pokładowej oczyszczalni ścieków jedynie, jeżeli działanie takie przewidział producent w swojej instrukcji obsługi i konserwacji. Wszelkie prace konserwacyjne są dokumentowane przez służbę techniczną i odnotowywane w sprawozdaniu z badania. Podczas badania do instalacji testowej nie dopuszcza się osób nieupoważnionych.

3.7 Analiza próbek / metoda analizy

Monitorowane parametry analizuje się, stosując zatwierdzone procedury standardowe. Stosowana procedura standardowa musi zostać określona.

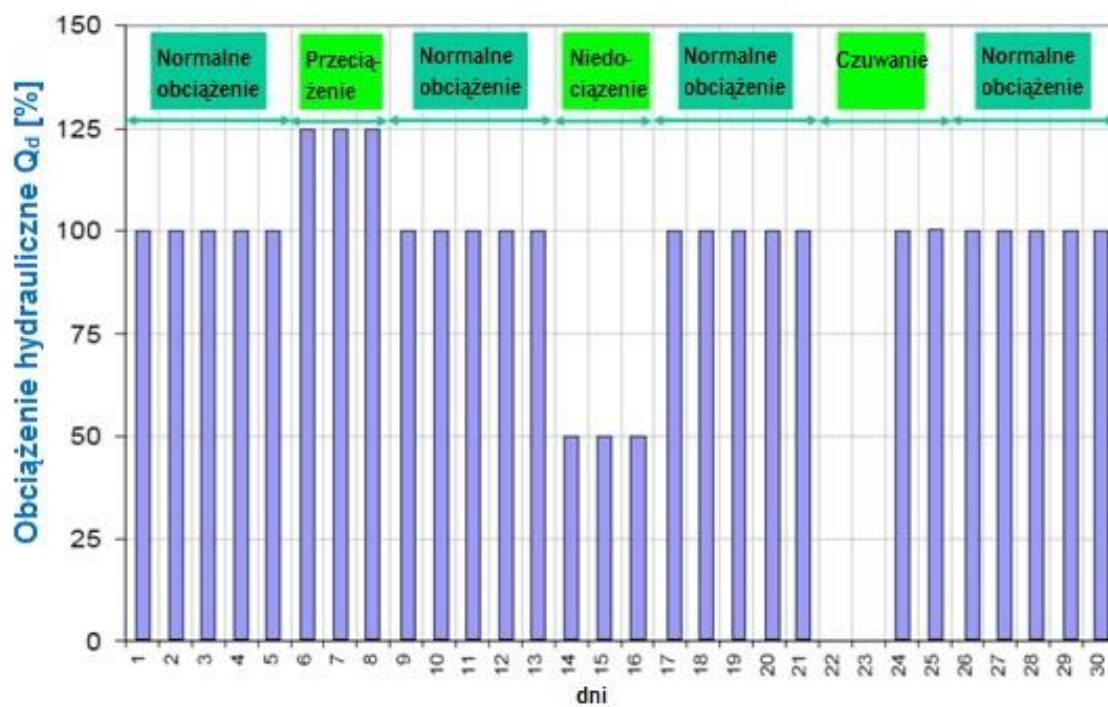
4 Sprawozdanie z badania

4.1 Służba techniczna ma obowiązek sporządzić sprawozdanie z przeprowadzonego badania typu. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje:

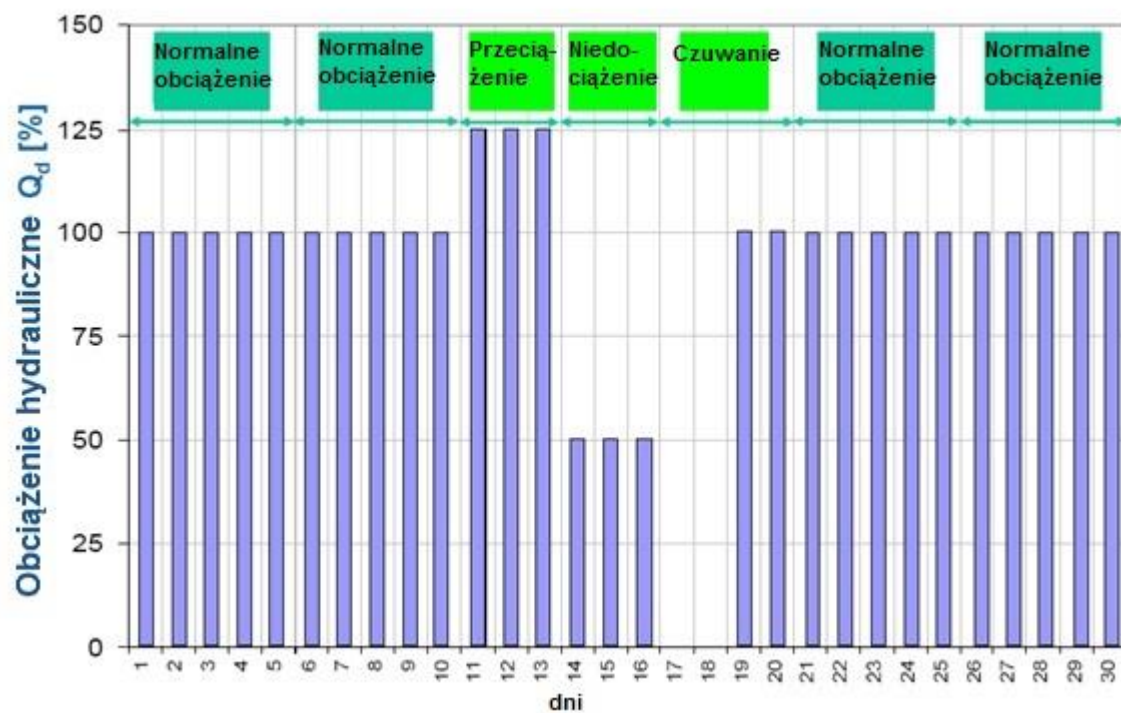
- a) szczegółowe dane badanej oczyszczalni, takie jak jej typ, informacja o nominalnym dziennym stężeniu substancji zanieczyszczających oraz zasadach wymiarowania stosowanych przez producenta;
- b) informację o zgodności badanej pokładowej oczyszczalni ścieków z dokumentacją dostarczoną przed badaniem;
- c) informacje o wynikach poszczególnych pomiarów, a także o ocenie wydajności oczyszczania instalacji i o spełnieniu wymogów w zakresie obowiązujących wartości granicznych na wyjściu;
- d) szczegółowe dane na temat usuwania nadmiaru osadu, takie jak wielkość usuwanych ilości i częstotliwość usuwania;
- e) informacje o wszystkich pracach eksploatacyjnych, konserwacyjnych i naprawczych przeprowadzonych podczas badania;
- f) informacje o wszelkich przypadkach obniżenia jakości pokładowej oczyszczalni ścieków odnotowanych podczas badania, a także o wszelkich przypadkach przerwania badania;
- g) informacje o wszelkich problemach napotkanych podczas badania;
- h) wykaz osób odpowiedzialnych uczestniczących w badaniu typu pokładowej oczyszczalni ścieków, zawierający ich imiona i nazwiska oraz stanowisko;
- i) nazwę i adres laboratorium, w którym przeprowadzono analizę pobranych próbek ścieków;
- j) zastosowane metody analizy.

Dodatek 1
Przykłady sekwencji badania

Przykład 1



Przykład 2



Dodatek 2**Uwagi dotyczące ustalania biochemicznego zapotrzebowania na tlen po pięciu dniach (BZT_5) w próbkach złożonych 24h**

Międzynarodowe normy ISO 5815 :2019 i 5815-2 : 2003 stanowią, iż aby przeprowadzić analizę w celu określenia biochemicznego zapotrzebowania na tlen po pięciu dniach, próbki ścieków należy przechowywać – bezpośrednio od momentu pobrania do czasu przeprowadzenia analizy – w wypełnionej do pełna, szczelnie zamkniętej butelce, w temperaturze od 0 do 4 °C. Proces określania BZT_5 należy rozpocząć jak najszybciej lub przynajmniej w ciągu dwudziestu czterech godzin od zakończenia pobierania próbek.

Aby nie dopuścić do rozpoczęcia procesów rozpadu biochemicznego w próbkach złożonych 24h, w praktyce próbkę ścieków schładza się do maksymalnie 4 °C jeszcze w trakcie procesu pobierania próbek i przechowuje w tej temperaturze po zakończeniu procesu pobierania próbek.

Stosowne wyposażenie do pobierania próbek jest dostępne na rynku.

ZAŁĄCZNIK 8

PRZEPISY UZUPEŁNIAJĄCE DOTYCZĄCE JEDNOSTEK DZIAŁAJĄCYCH NA PALIWACH O TEMPERATURZE ZAPŁONU RÓWNEJ LUB NIŻSZEJ NIŻ 55 °C

Część I

Gaz płynny (LNG)

Rozdział 1

Przepisy ogólne

1.1 Zastosowanie

- 1.1.1 Przepisy Części I dotyczące jednostek wyposażonych w urządzenia napędowe lub mechanizmy pomocnicze działające na gaz płynny (LNG) zgodnie z pkt 1.2.1 i uwzględniające wszelkie obszary wymagające szczególnej uwagi z tytułu wykorzystania gazu płynnego (LNG) jako paliwa.

1.2 Definicje

Dla celów niniejszej Części stosuje się poniższe definicje:

- 1.2.1 *Gaz płynny (LNG)*: gaz ziemny skroplony poprzez schłodzenie do temp. - 161 °C.
- 1.2.2 *System LNG*: wszystkie części jednostki mogą zawierać gaz płynny (LNG) lub gaz ziemny, takie jak silniki, zbiorniki paliwa i rury do bunkrowania.
- 1.2.3 *System bunkrowania LNG*: rozwiązanie dotyczące bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) na pokładzie (stacja bunkrowania i rurociągi bunkrowania).
- 1.2.4 *Stacja bunkrowania*: obszar na pokładzie, gdzie znajduje się cały sprzęt używany do bunkrowania, taki jak rozdzielacze, zawory, przyrządy pomiarowe, wyposażenie bezpieczeństwa, stacje monitorujące, narzędzia itp.
- 1.2.5 *System magazynowania LNG*: rozwiązanie do magazynowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) łącznie z przyłączami zbiornikowymi.
- 1.2.6 *Układ zasilania gazem*: układ, w tym system przygotowania gazu, przewody i zawory gazowe do dostarczania gazu na pokładzie statku do wszystkich urządzeń pobierających gaz.
- 1.2.7 *System przygotowania gazu*: jednostka służąca do przebudowy skroplonego gazu ziemnego (LNG) w gaz ziemny, jej akcesoria i rurociągi.
- 1.2.8 *Strefy zagrożenia wybuchem*: strefy 0, 1 i 2 zgodnie z poniższą klasyfikacją:
- 1.2.8.1 Strefa 0: miejsce, w którym przestrzeń zagrożona wybuchem składająca się z mieszaniny z powietrzem substancji łatwopalnych w formie gazu, pary lub mgiełki utrzymuje się stale, przez długie okresy czasu albo występuje często
- 1.2.8.2 Strefa 1: miejsce, w którym przestrzeń zagrożona wybuchem składająca się z mieszaniny z powietrzem substancji łatwopalnych w formie gazu, pary lub mgiełki będzie występować sporadycznie przy wykonywaniu zwykłych czynności,
- 1.2.8.3 Strefa 2: miejsce, w którym przestrzeń zagrożona wybuchem składająca się z mieszaniny z powietrzem substancji łatwopalnych w formie gazu, pary lub mgiełki z reguły nie występuje przy wykonywaniu zwykłych czynności, a jeśli wystąpi, to będzie utrzymywać się tylko przez krótki okres czasu.

- 1.2.9 *Pomieszczenie zamknięte*: każde pomieszczenie, w którym przy braku wymuszonej wentylacji wentylacja będzie ograniczona a atmosfera wybuchowa nie ulegnie naturalnemu rozproszeniu.
- 1.2.10 *Pomieszczenie półzamknięte*: pomieszczenie ograniczone pokładami lub przegrodami w taki sposób, że warunki naturalnej wentylacji znacznie różnią się od warunków naturalnych uzyskiwanych na otwartym pokładzie.
- 1.2.11 *Zawór nadmiarowy ciśnieniowy (PRV)*: urządzenie sprężynowe uruchamiane automatycznie przez ciśnienie, którego celem jest ochrona zbiornika lub rurociągu przed niedopuszczalnym nadciśnieniem wewnętrznym.
- 1.2.12 *Silniki dwupaliwowe*: silniki wykorzystujące skroplony gaz ziemny (LNG) w połączeniu z paliwem o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C.
- 1.2.13 *ESD*: urządzenie wyłączenia awaryjnego.
- 1.2.14 *Główny zawór paliwa*: automatyczny zawór odcinający w przewodach doprowadzających gaz do silników.
- 1.2.15 *Bariera wtórna*: zewnętrzny element systemu magazynowania LNG lub rurociągu zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić tymczasowe zabezpieczenie wszelkich przewidywanych wycieków przez barierę podstawową.
- 1.2.16 *Maksymalne ciśnienie robocze*: maksymalne dopuszczalne ciśnienie w zbiorniku paliwa LNG lub rurociągu podczas pracy. Ciśnienie to równa się ciśnieniu otwarcia zaworów lub zaworów nadmiarowych ciśnieniowych.
- 1.2.17 *Ciśnienie obliczeniowe*: ciśnienie, na podstawie którego zaprojektowano i zbudowano zbiornik lub rurociąg LNG.
- 1.2.18 *Podwójny zawór zaporowo-upustowy*: zestaw dwóch zaworów szeregowych w rurze i trzeci zawór umożliwiający uwolnienie ciśnienia z rury pomiędzy tymi dwoma zaworami. Układ może również składać się z zaworu dwudrogowego i zaworu zamykającego zamiast trzech oddzielnych zaworów.
- 1.2.19 *Śluza powietrzna*: przestrzeń zamknięta stalowymi grodziami gazoszczelnymi z dwoma drzwiami gazoszczelnymi, mająca oddzielić strefę bezpieczną od strefy niebezpiecznej.
- 1.2.20 *Rury dwuścienne*: rury o podwójnej ścianie, dla których przestrzeń między ścianami jest pod ciśnieniem gazu obojętnego i wyposażona w urządzenia do wykrywania wycieków jednej z dwóch ścian.
- 1.2.21 *Elementy instalacji*: wszystkie elementy instalacji, które mogą zawierać skroplony gaz ziemny (LNG) lub gaz ziemny (zestawy paliwowe, rurociągi, zawory, węże, tłoki, pompy, filtry, oprzyrządowanie itp.)
- 1.2.22 *Przewody wentylacyjne*: rurociąg gazowy zainstalowany w rurze lub kanale wyposażonym w mechaniczną wentylację wyciągową.
- 1.2.23 *Gazowe urządzenia ostrzegawcze*: urządzenia ostrzegawcze chroniące ludzi i mienie przed niebezpiecznymi gazami i mieszaninami powietrze-gaz. Składa się z detektorów gazów identyfikujących gazy, jednostki sterującej do przetwarzania sygnałów oraz wyświetlacza/jednostki alarmowej do wyświetlania i ostrzegania.

1.3 Ocena ryzyka

- 1.3.1 Ocenę ryzyka przeprowadza się w odniesieniu do wszystkich koncepcji i konfiguracji, które są nowe lub zostały w znacznym stopniu zmodyfikowane. Należy uwzględnić ryzyko związane z wykorzystaniem skroplonego gazu ziemnego (LNG) dla osób znajdujących się na statku, w tym pasażerów, środowiska, wytrzymałości konstrukcyjnej i integralności jednostki. Zagrożenia związane z fizycznym rozplanowaniem, eksploatacją i konserwacją uwzględnia się w sposób rozsądny po wystąpieniu awarii.
- 1.3.2 Ryzyko należy określić i ocenić za pomocą techniki analizy ryzyka uznanej przez organ kontrolny, takiej jak normy międzynarodowe ISO 31000 : 2018 i ISO 31010 : 2019. Uwzględnia się co najmniej utratę funkcji, uszkodzenie podzespołów, pożar, wybuch, zalanie zbiornika, zatonięcie statku i przepięcie elektryczne. Analiza musi w miarę możliwości przyczynić się do wyeliminowania ryzyka. Ryzyka, których nie można całkowicie wyeliminować, należy ograniczyć do akceptowalnego poziomu. Opisuje się główne scenariusze i środki eliminowania lub ograniczania ryzyka.
- 1.3.3 W ocenie ryzyka należy udokumentować klasyfikację obszarów niebezpiecznych na pokładzie, z podziałem na strefy 0, 1 i 2, zgodnie z ppkt 1.2.8.

1.4 Wymagania ogólne

- 1.4.1 Pojedyncza awaria systemu LNG nie może prowadzić do sytuacji niebezpiecznej.
- 1.4.2 System LNG powinien być zaprojektowany, zbudowany, zainstalowany, konserwowany i zabezpieczony w celu zapewnienia bezpiecznej i niezawodnej eksploatacji.
- 1.4.3 Elementy systemu LNG powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniami zewnętrznymi.
- 1.4.4 W celu zminimalizowania potencjalnych zagrożeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo jednostki pływającej, osób znajdujących się na pokładzie, środowiska i wyposażenia, należy ograniczyć do minimum obszary niebezpieczne. W szczególności obszary niebezpieczne są częściami statku nieprzeznaczonymi dla pasażerów, o których mowa w art. 19.06 ust. 11.
- 1.4.5 Należy podjąć odpowiednie środki w celu utrzymania pasażerów z dala od obszarów niebezpiecznych.
- 1.4.6 Wyposażenie zainstalowane w strefach zagrożonych powinno być ograniczone do minimum wymaganego do celów operacyjnych oraz powinno być odpowiednio certyfikowane.
- 1.4.7 Należy zapobiegać niezamierzonemu gromadzeniu się stężeń wybuchowych lub palnych gazów.
- 1.4.8 W celu zmniejszenia prawdopodobieństwa wybuchu należy wykluczyć źródła zapłonu w strefach niebezpiecznych.
- 1.4.9 Na pokładzie jednostek, na których paliwem jest skroplony gaz ziemny (LNG), należy zapewnić szczegółową instrukcję obsługi systemu LNG, która jako minimum:
- zawiera praktyczne wyjaśnienia dotyczące systemu bunkrowania LNG, systemu magazynowania LNG, systemu rurociągów LNG, systemu zasilania gazem, maszynowni, systemu wentylacji, zapobiegania wyciekom i kontroli, monitorowania i systemu bezpieczeństwa,
 - opisuje operacje bunkrowania, w szczególności obsługę zaworów, przedmuchiwanie, zubożenie i uwalnianie gazu,
 - opisuje odpowiednią metodę izolacji elektrycznej podczas operacji bunkrowania,
 - opisuje szczegóły dotyczące zagrożeń zidentyfikowanych w ocenie ryzyka, o której mowa w pkt 1.3, oraz środki, za pomocą których są one ograniczane.

- 1.4.10 Pożar lub wybuch spowodowany uwolnieniem gazu w systemach magazynowania LNG i maszynowniach nie może powodować, że podstawowe maszyny lub urządzenia znajdujące się w innych przedziałach nie będą sprawne.

1.5 Znajomość obsługi technicznej

Znajomość obsługi technicznej, o której mowa w art. 30.01 ust. 4, powinna obejmować co najmniej następujące obszary:

- a) system paliwowy obejmujący zbiorniki, wymienniki ciepła, rurociągi,
- b) wytrzymałość (podłużna i miejscowa) oraz stateczność jednostki,
- c) systemy elektryczne i sterujące,
- d) system wentylacyjny,
- e) bezpieczeństwo pożarowe,
- f) gazowe urządzenia ostrzegawcze.

1.6 Oznakowanie

Drzwi do pomieszczeń, w których wykorzystuje się skroplony gaz ziemny (LNG), muszą posiadać na zewnątrz symbol ostrzegawczy "Ostrzeżenie o LNG" zgodnie z rys. 11 w załączniku 4, o wysokości co najmniej 10 cm.

Rozdział 2

Ustalenia dotyczące budowy statków i konstrukcji systemu

2.1 System magazynowania LNG

- 2.1.1 System magazynowania LNG powinien być oddzielony od maszynowni lub innych obszarów wysokiego ryzyka pożarowego.
- 2.1.2 Zbiorniki paliwa LNG powinny być umieszczone jak najbliżej osi wzdłużnej statku.
- 2.1.3 Odległość między burtą jednostki a zbiornikiem paliwa LNG nie może być mniejsza niż 1,00m. Jeżeli zbiorniki paliwa LNG są zlokalizowane:
- a) pod pokładem, jednostka powinna posiadać podwójną burtę i podwójne dno w miejscu, w którym znajdują się zbiorniki paliwa LNG. Odległość między burtą statku a wewnętrzną ścianą jednostki nie może być mniejsza niż 0,60 m. Głębokość podwójnego dna nie może być mniejsza niż 0,60 m.
 - b) na otwartym pokładzie odległość powinna wynosić co najmniej B/5 od pionowych płaszczyzn określonych przez burty statku.
- 2.1.4 Zbiornik paliwa LNG jest niezależnym zbiornikiem zaprojektowanym zgodnie z normami europejskimi EN 13530: 2002, EN 13458-2 : 2002 w kombinacji z obciążeniem dynamicznym lub kodem IGC (zbiornik typu C). Organ inspekcyjny może przyjąć inne równoważne normy obowiązujące w jednym z państw nadbrzeżnych Renu i Belgii.
- 2.1.5 Przyłącza zbiorników należy zamontować powyżej najwyższego poziomu cieczy w zbiornikach. Organ inspekcyjny może akceptować przyłącza poniżej najwyższego poziomu cieczy.
- 2.1.6 Jeżeli przyłącza zbiorników znajdują się poniżej najwyższego poziomu cieczy w zbiornikach paliwa LNG, pod zbiornikami należy umieścić wanny ociekowe spełniające poniższe wymagania:
- a) pojemność wanny ociekowej powinna być wystarczająca, aby pomieścić objętość, która mogłaby wydostać się na zewnątrz w przypadku awarii połączenia rurociągu.

- b) materiał wanny ociekowej powinien być wykonany z odpowiedniej stali nierdzewnej.
 - c) wanna ociekowa musi być dostatecznie oddzielona lub izolowana od konstrukcji kadłuba lub pokładu, tak aby w przypadku wycieku skroplonego gazu ziemnego (LNG) konstrukcja kadłuba lub pokładu nie była narażona na niedopuszczalne chłodzenie.
- 2.1.7 System magazynowania LNG powinien być wyposażony w barierę dodatkową. Nie jest wymagana żadna dodatkowa bariera dla systemów magazynowania LNG, w przypadku których prawdopodobieństwo wystąpienia uszkodzeń konstrukcyjnych i wycieków przez barierę podstawową jest bardzo niskie i można je pominąć.
- 2.1.8 Jeżeli bariera dodatkowa systemu magazynowania LNG jest częścią konstrukcji kadłuba, może stanowić granicę pomieszczenia zbiornikowego z zastrzeżeniem zachowania niezbędnych środków ostrożności zapobiegających wyciekaniu płynu kriogenicznego.
- 2.1.9 Umieszczenie i budowa systemu magazynowania LNG oraz innych urządzeń na pokładzie otwartym zapewnia wystarczającą wentylację. Należy zapobiegać gromadzeniu się wydostającego się gazu ziemnego.
- 2.1.10 Jeżeli kondensacja i oblodzenie spowodowane zimną powierzchnią zbiorników paliwa LNG może prowadzić do problemów bezpieczeństwa lub problemów funkcjonalnych należy podjąć odpowiednie środki zapobiegawcze lub naprawcze.
- 2.1.11 Każdy zbiornik paliwa LNG musi być wyposażony w co najmniej dwa zawory bezpieczeństwa, które mogą zapobiec nadmiernemu nadciśnieniu, jeżeli jeden z zaworów zostanie zamknięty na skutek nieprawidłowego działania, wycieku lub konserwacji.
- 2.1.12 Jeżeli nie można wykluczyć uwolnienia paliwa do przestrzeni próżniowej zbiornika paliwa LNG izolowanego próżniowo, przestrzeń próżniową należy zabezpieczyć odpowiednim zaworem bezpieczeństwa. Jeżeli zbiorniki paliwa LNG znajdują się w pomieszczeniach zamkniętych lub częściowo zamkniętych, urządzenie nadmiarowe ciśnieniowe należy podłączyć do systemu odpowietrzania.
- 2.1.13 Otwory wylotowe ciśnieniowych zaworów nadmiarowych znajdują się nie mniej niż 2,00 m nad pokładem w odległości nie mniejszej niż 6,00 m od pomieszczeń mieszkalnych, przestrzeni pasażerskiej i stanowisk roboczych, które znajdują się poza ładownią lub strefą ładunkową. Wysokość ta może zostać zmniejszona, gdy w promieniu 1,00 m wokół wylotu zaworów bezpieczeństwa nie znajduje się żadne urządzenie, nie są wykonywane żadne prace, znaki informują o obszarze i podejmowane są odpowiednie środki ochrony pokładu.
- 2.1.14 Musi istnieć możliwość bezpiecznego opróżniania zbiorników paliwa LNG, nawet po wyłączeniu systemu LNG.
- 2.1.15 Musi istnieć możliwość opróżniania i odpowietrzania zbiorników paliwa LNG, w tym systemów rurociągów gazowych. W zbiornikach paliwa LNG i rurociągach gazowych należy zapewnić możliwość zubożenia gazem obojętnym (np. azotem lub argonem) przed odpowietrzeniem suchym powietrzem w celu wykluczenia atmosfery zagrożonej wybuchem.
- 2.1.16 Ciśnienie i temperatura zbiorników paliwa LNG muszą być utrzymywane przez cały czas w zakresie obliczeniowym.
- 2.1.17 Jeżeli system LNG jest wyłączony, ciśnienie w zbiorniku paliwa LNG powinno być utrzymywane poniżej maksymalnego ciśnienia roboczego zbiornika paliwa LNG przez okres 15 dni. Należy założyć, że zbiornik paliwa LNG został napełniony w granicach napełnienia zgodnie z ppkt 2.9 i że jednostka pozostaje w stanie spoczynku.
- 2.1.18 Zbiorniki paliwa LNG powinny być połączone elektrycznie z konstrukcją jednostki.

2.2 Maszynownie

2.2.1 Odnośnie do maszynowni należy zastosować jedno z poniższych rozwiązań:

- a) maszynownia niezagrażona gazem,
- b) maszynownia niezagrażona wybuchem
- c) Maszynownia zabezpieczona przed wylądowaniami elektrostatycznymi (ESD).

2.2.2 Wymagania dotyczące maszynowni niezagrażonych gazem

2.2.2.1 Maszynownie niezagrażone gazem powinny być bezpieczne w każdych warunkach ("z natury niezagrażone gazem"). Pojedyncze uszkodzenie w systemie LNG nie może prowadzić do wycieku gazu do maszynowni. Wszystkie rurociągi gazowe znajdujące się w granicach maszynowni powinny być zamknięte w obudowie gazoszczelnej, np. rurociągi dwuścienne lub przewody wentylacyjne.

2.2.2.2 W przypadku awarii jednej zapory, dostarczanie gazu do odpowiedniej części systemu LNG powinno zostać automatycznie zamknięte.

2.2.2.3 System wentylacji kanałów wentylowanych powinien:

- a) zagwarantować wystarczającą wydajność, aby zapewnić możliwość wymiany całkowitej objętości powietrza wewnątrz wentylowanego kanału wentylacyjnego co najmniej 30 razy na godzinę;
- b) być wyposażony w urządzenia do ciągłego wykrywania obecności gazu w przestrzeni między rurą wewnętrzną a zewnętrzną;
- c) być niezależny od wszystkich innych systemów wentylacyjnych, w szczególności od systemu wentylacji maszynowni.

2.2.2.4 Maszynownia niezagrażona gazem jest uważana za strefę bezpieczną, chyba że ocena ryzyka przeprowadzona zgodnie z pkt 1.3 wykazuje inaczej.

2.2.3 Wymagania dotyczące maszynowni niezagrażonych wybuchem

2.2.3.1 Instalacje w maszynowniach niezagrażonych wybuchem powinny być wykonane w taki sposób, aby w normalnych warunkach pomieszczenia te były uważane za niezagrażone gazem. Pojedyncze uszkodzenie w systemie LNG nie może prowadzić do stężenia gazu przekraczającego 20 % dolnej granicy wybuchowości (LEL) do maszynowni.

2.2.3.2 W przypadku wykrycia gazu lub awarii systemu wentylacji, dostarczanie gazu do odpowiedniej części systemu LNG zostaje automatycznie wstrzymane.

2.2.3.3 System wentylacji powinien:

- a) zagwarantować wystarczającą wydajność, aby utrzymać stężenie gazu poniżej 20 % LEL w maszynowni oraz zapewnić możliwość wymiany całkowitej objętości powietrza w maszynowni co najmniej 30 razy na godzinę;
- b) być niezależny od wszystkich innych systemów wentylacyjnych.

2.2.3.4 Podczas normalnej pracy maszynownia musi być stale wentylowana, przy co najmniej 15 wymianach całkowitej objętości powietrza wewnątrz maszynowni na godzinę.

2.2.3.5 Maszynownie nienarażone na wybuch powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby uzyskać geometryczny kształt, który minimalizuje gromadzenie się gazów lub tworzenie kieszeni gazowych. Należy zapewnić dobrą cyrkulację powietrza.

2.2.3.6 Maszynownia nienarażona na wybuch jest uważana za strefę 2, chyba że ocena zagrożeń przeprowadzona zgodnie z pkt 1.3 wykazuje inaczej.

2.2.4 Wymagania dla maszynowni nienarażonych na wylądowania elektrostatyczne.

- 2.2.4.1 Rozwiązania w maszynowniach nienarażonych na wyładowania elektrostatyczne muszą być wykonane w taki sposób, aby pomieszczenia te były uważane za nienarażone na działanie gazu w normalnych warunkach, ale w pewnych warunkach odbiegających od normy mogą potencjalnie stanowić zagrożenie gazowe.
- 2.2.4.2 W przypadku wystąpienia nietypowych warunków wiążących się z zagrożeniami gazowymi, awaryjne wyłączenie urządzeń niezabezpieczonych (źródeł zapłonu) i urządzeń gazowych powinno być wykonywane automatycznie, natomiast urządzenia lub maszyny używane lub działające w tych warunkach powinny być certyfikowanego typu bezpiecznego.
- 2.2.4.3 System wentylacji powinien:
- zagwarantować wystarczającą wydajność, aby zapewnić możliwość wymiany całkowitej objętości powietrza wewnątrz maszynowni co najmniej 30 razy na godzinę,
 - być zaprojektowany tak, aby wytrzymywać scenariusz maksymalnego prawdopodobnego wycieku spowodowanego awariami technicznymi, oraz
 - być niezależny od wszystkich innych systemów wentylacyjnych.
- 2.2.4.4 Podczas normalnej pracy maszynownia musi być stale wentylowana, przy co najmniej 15 wymianach całkowitej objętości powietrza wewnątrz maszynowni na godzinę. W przypadku wykrycia gazu w maszynowni liczba wymian powietrza jest automatycznie zwiększana do 30 wymian na godzinę.
- 2.2.4.5 Jeżeli jednostka jest wyposażona w więcej niż jeden silnik napędowy, silniki te powinny znajdować się w co najmniej dwóch oddzielnych maszynowniach. Maszynownie te nie mogą mieć wspólnych przegród. Dopuszcza się przegrody wspólne, jeżeli można udokumentować, że konsekwencje pojedynczego uszkodzenia nie będą miały wpływu na obydwa pomieszczenia.
- 2.2.4.6 Należy zainstalować stałe gazowe urządzenia ostrzegawcze, zaprojektowane w taki sposób, aby automatycznie wyłączały dopływ gazu do danej maszynowni i wyłączały wszystkie urządzenia lub instalacje, które nie są zabezpieczone przed wybuchem.
- 2.2.4.7 Maszynownie nienarażone na wyładowania elektrostatyczne powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby uzyskać geometryczny kształt, który minimalizuje gromadzenie się gazów lub tworzenie kieszeni gazowych. Należy zapewnić dobrą cyrkulację powietrza.
- 2.2.4.8 Maszynownia nienarażona na wyładowania elektrostatyczne jest uważana za strefę 1, chyba że ocena zagrożeń przeprowadzona zgodnie z pkt 1.3 wykazuje inaczej.

2.3 Instalacje rurociągowo do gazu płynnego (LNG) i gazu ziemnego

- 2.3.1 Rurociągi ciekłego gazu ziemnego (LNG) i gazu ziemnego przechodzące przez inne maszynownie lub inne niż niebezpieczne zamknięte obszary jednostki powinny być zamknięte w dwuściennych przewodach rurowych lub kanałach wentylacyjnych.
- 2.3.2 Rurociągi skroplonego gazu ziemnego (LNG) i gazu ziemnego powinny znajdować się w odległości nie mniejszej niż 1,00 m od burty statku i 0,60 m od dna.
- 2.3.3 Wszystkie rurociągi i wszystkie elementy, które mogą być izolowane zaworami z systemu LNG w stanie pełnego napełniania cieczą, muszą być wyposażone w zawory nadmiarowe ciśnieniowe.
- 2.3.4 Orurowanie powinno być elektrycznie połączone z konstrukcją statku.
- 2.3.5 Rurociągi niskotemperaturowe powinny być w razie potrzeby izolowane termicznie od sąsiadującej konstrukcji kadłuba. Należy zapewnić ochronę przed przypadkowym zetknięciem.

2.3.6 Ciśnienie obliczeniowe rurociągu nie może być mniejsze niż 150 % maksymalnego ciśnienia roboczego. Maksymalne ciśnienie robocze rurociągów wewnątrz pomieszczeń nie może przekraczać 1000 kPa. Ciśnienie obliczeniowe rury zewnętrznej lub kanału zewnętrznego instalacji gazowej nie może być niższe niż ciśnienie obliczeniowe wewnętrznej rury gazowej.

2.3.7 Rurociągi gazowe w maszynowniach chronionych przed wylądowaniami elektrostatycznymi powinny znajdować się jak najdalej od instalacji elektrycznych i zbiorników zawierających płyny łatwopalne.

2.4 Systemy odwadniające

2.4.1 Systemy drenażowe dla obszarów, na których może występować skroplony gaz ziemny (LNG) lub gaz ziemny:

- a) powinny być niezależne i oddzielone od systemu drenażu na obszarach, na których nie może występować skroplony gaz ziemny (LNG) i gaz ziemny,
- b) nie powinny prowadzić do pomp w obszarach wolnych od zagrożeń.

2.4.2 W przypadku gdy system magazynowania LNG nie wymaga bariery wtórnej, należy zapewnić odpowiednie urządzenia drenażowe dla pomieszczeń zbiornikowych, które nie są połączone z maszynowniami. Należy zapewnić środki wykrywania wszelkich wycieków skroplonego gazu ziemnego (LNG).

2.4.3 W przypadku gdy system magazynowania LNG wymaga bariery wtórnej, należy zapewnić odpowiednie rozwiązania drenażowe dla usuwania wycieków LNG do przestrzeni międzybarierowych. Należy zapewnić środki wykrywania takich wycieków.

2.5 Wanny ociekowe

2.5.1 Powinny być zainstalowane odpowiednie wanny ociekowe, w których wyciek może spowodować uszkodzenie konstrukcji jednostki lub gdy konieczne jest ograniczenie obszaru, który został spowodowany wyciekami.

2.6 Rozmieszczenie wejść i innych otworów wejściowych

2.6.1 Wejścia i inne otwory wejściowe z obszaru niezagrażonego do obszaru zagrożonego są dozwolone wyłącznie w zakresie niezbędnym ze względów eksploatacyjnych.

2.6.2 W przypadku wejść i otworów wejściowych do obszaru niezagrażonego w odległości 6,00 m od systemu magazynowania LNG, systemu przygotowania gazu lub wylotu zaworu nadmiarowego ciśnieniowego należy zapewnić odpowiednią śluzę powietrzną.

2.6.3 Śluzy powietrzne powinny być wentylowane mechanicznie przy nadciśnieniu w stosunku do przyległego obszaru niebezpiecznego. Drzwi muszą być typu samozamykającego się.

2.6.4 Śluzy powietrzne powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby żaden gaz nie mógł być uwolniony do obszarów niezagrażonych w przypadku wystąpienia najbardziej krytycznych zdarzeń w strefach niebezpiecznych oddzielonych śluzą powietrzną. Zdarzenia są oceniane w ocenie ryzyka zgodnie z pkt 1.3.

2.6.5 Śluzy powietrzne powinny być wolne od przeszkód, umożliwiać łatwe przejście i nie mogą być wykorzystywane do innych celów.

2.6.6 Po obu stronach śluzy powietrznej powinien być emitowany sygnał dźwiękowy i optyczny, jeżeli więcej niż jedne drzwi przesuwają się z położenia zamkniętego lub w przypadku wykrycia gazu w śluzie powietrznej.

2.7 Systemy wentylacyjne

- 2.7.1 Wentylatory w strefach zagrożonych wybuchem muszą być certyfikowanego typu bezpiecznego.
- 2.7.2 Wentylatory napędzane silnikami elektrycznymi powinny być zgodne z wymaganym zabezpieczeniem przeciwwybuchowym w miejscu instalacji.
- 2.7.3 W przypadku utraty wymaganej wydajności wentylacji w miejscu stale obsługiwanym (np. sterówka) powinien zostać uruchomiony alarm dźwiękowy i optyczny.
- 2.7.4 Przewody wykorzystywane do wentylacji obszarów zagrożonych muszą być oddzielone od przewodów wykorzystywanych do wentylacji obszarów niezagrażonych wybuchem.
- 2.7.5 Wymagane systemy wentylacji powinny posiadać co najmniej dwa wentylatory z niezależnym zasilaniem, każdy o wystarczającej wydajności, aby uniknąć gromadzenia się gazu.
- 2.7.6 Powietrze do pomieszczeń zagrożonych wybuchem powinno być pobierane z obszarów niezagrażonych wybuchem.
- 2.7.7 Powietrze do pomieszczeń niezagrażonych wybuchem powinno być pobierane z obszarów niezagrażonych oddalonych o co najmniej 1,50 m od granic obszarów zagrożonych wybuchem.
- 2.7.8 W przypadku gdy kanał wlotowy przechodzi przez pomieszczenie zagrożone wybuchem, przewód powinien mieć nadciśnienie względem tego pomieszczenia. Nadciśnienie nie powinno być wymagane, jeżeli konstrukcja przewodu zapewnia, że gazy nie przedostaną się do przewodu.
- 2.7.9 Wyloty powietrza z pomieszczeń zagrożonych wybuchem powinny znajdować się na otwartej przestrzeni, która jest tak samo lub mniej zagrożona niż pomieszczenie wentylowane.
- 2.7.10 Wyloty powietrza z pomieszczeń niezagrażonych wybuchem powinny znajdować się poza obszarami zagrożonymi.
- 2.7.11 W pomieszczeniach zamkniętych kanały wentylacyjne należy umieścić w górnej części tych pomieszczeń. Wloty powietrza powinny znajdować się na dole.

2.8 System bunkrowania LNG

- 2.8.1 System bunkrowania LNG powinien być tak rozplanowany, aby podczas napełniania zbiorników paliwa LNG gaz nie wydostawał się do atmosfery.
- 2.8.2 Stacja bunkrowania i wszystkie zawory służące do bunkrowania powinny znajdować się na otwartym pokładzie, tak aby zapewnić wystarczającą naturalną wentylację.
- 2.8.3 Stacja bunkrowania powinna być umieszczona i ustawiona w taki sposób, aby żadne uszkodzenie rurociągu gazowego nie spowodowało uszkodzenia systemu magazynowania LNG na statku.
- 2.8.4 Należy zapewnić odpowiednie środki w celu zredukowania ciśnienia i usunięcia cieczy z rurociągów pomp i zbiorników.
- 2.8.5 Wężę używane do bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) powinny być:
- kompatybilne ze skroplonym gazem ziemnym (LNG), w szczególności odpowiednie dla temperatury skroplonego gazu ziemnego (LNG),

- b) zaprojektowane na ciśnienie rozrywające nie mniejsze niż pięciokrotność ciśnienia maksymalnego, na jakie mogą być narażone podczas bunkrowania.
- 2.8.6 Rozdzielacz bunkrowy powinien być tak skonstruowany, aby wytrzymał normalne obciążenia mechaniczne występujące podczas bunkrowania. Połączenia powinny być typu "suchoodcinające" zgodnie z normą europejską EN 1474 i powinny być wyposażone w odpowiednie dodatkowe, bezpieczne złącza bezodpływowe.
- 2.8.7 Powinna istnieć możliwość obsługi głównego zaworu bunkrowego LNG podczas operacji bunkrowania z bezpiecznego stanowiska sterowania na jednostce.
- 2.8.8 Rurociągi do bunkrowania powinny być przystosowane do zubożenia i uwolnienia gazu.
- 2.8.9 Wszystkie elementy systemu bunkrowania muszą być zgodne z europejską normą EN 20519 : 2017 (5.3 - 5.7).

2.9 Limity napełnienia zbiorników paliwa LNG

- 2.9.1 Poziom skroplonego gazu ziemnego (LNG) w zbiorniku paliwa LNG nie może przekraczać granicy napełnienia 95 % pełnej przy temperaturze odniesienia. Temperatura odniesienia oznacza temperaturę odpowiadającą prężności pary paliwa przy ciśnieniu otwarcia zaworów bezpieczeństwa.
- 2.9.2 Krzywa graniczna napełniania dla temperatur napełnienia skroplonym gazem ziemnym (LNG) jest sporządzana na podstawie poniższego wzoru:

$$LL = FL \cdot \rho_R / \rho_L$$

gdzie:

- LL = maksymalna dopuszczalna objętość cieczy w stosunku do pojemności zbiornika paliwa LNG, do której zbiornik może być załadowany, wyrażona w procentach,
- FL = granica wypełnienia wyrażona w procentach, tu 95 %,
- ρ_R = gęstość względna paliwa w temperaturze odniesienia,
- ρ_L = gęstość względna paliwa w temperaturze załadunku.

- 2.9.3 W przypadku jednostek wystawionych na działanie fal o znacznej wysokości lub ruchów istotnych z powodu eksploatacji należy odpowiednio dostosować krzywą graniczną napełniania na podstawie oceny ryzyka zgodnie z ppkt 1.3.

2.10 System zasilania gazem

- 2.10.1 System zasilania gazem powinien być tak zorganizowany, aby konsekwencje uwolnienia gazu były zminimalizowane, zapewniając jednocześnie bezpieczny dostęp do eksploatacji i kontroli.
- 2.10.2 Części systemu zasilania gazem, które znajdują się poza maszynownią, powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby uszkodzenie jednej bariery nie mogło spowodować wycieku z systemu do otaczającego obszaru, powodując bezpośrednie zagrożenie dla osób znajdujących się na pokładzie, środowiska lub jednostki.
- 2.10.3 Wloty i wyloty zbiorników paliwa LNG powinny być wyposażone w zawory umieszczone jak najbliżej zbiornika.
- 2.10.4 Układ doprowadzania gazu do każdego silnika lub zestawu silników powinien być wyposażony w główny zawór paliwa gazowego. Zawory powinny być umieszczone jak najbliżej układu przygotowania gazu, ale w każdym przypadku poza maszynownią.
- 2.10.5 Główny zawór paliwa gazowego powinien działać

- a) w maszynowni i poza nią,
 - b) ze sterówki.
- 2.10.6 Każde urządzenie odbiorcze gazu powinno być wyposażone w zestaw podwójnych blokad i zaworów odpowietrzających w celu zapewnienia bezpiecznej izolacji systemu zasilania paliwem. Oba zawory blokujące powinny być typu fail-to-close (zamykające się w przypadku awarii), natomiast zawór wentylacyjny powinien być typu fail-to-open (otwierające się w przypadku awarii).
- 2.10.7 W przypadku instalacji wielosilnikowych, w których dla każdego silnika i instalacji jednosilnikowej przewidziany jest oddzielny zawór główny paliwa gazowego, możliwe jest połączenie funkcji głównego zaworu paliwa gazowego z funkcją podwójnej blokady i zaworu upustowego. Jeden zawór odcinający z podwójną blokadą i zaworem upustowym powinien być również obsługiwany ręcznie.
- 2.11 Układ wydechowy i wyłączenie zasilania gazem**
- 2.11.1 Układ wydechowy powinien być tak skonfigurowany, aby zapewnić jak najniższe nagromadzenie niespalonego paliwa gazowego.
- 2.11.2 Części lub układy silnika, które mogą zawierać mieszaninę powietrza i gazu palnego, muszą być wyposażone w odpowiednie nadciśnieniowe urządzenia zabezpieczające, o ile nie są zaprojektowane w taki sposób, aby wytrzymywać najgorsze nadciśnienie spowodowane zapalonymi wyciekami gazu.
- 2.11.3 Jeżeli zasilanie gazem nie zostanie przełączone na olej napędowy przed zatrzymaniem, układ zasilania gazem z zaworu paliwa głównego do silnika i układ wydechowy należy oczyścić w celu usunięcia ewentualnych pozostałości gazu, które mogą być tam obecne.
- 2.11.4 Należy zapewnić środki monitorowania i wykrywania nieprawidłowego działania układu zapłonu, słabego spalania lub nieprawidłowego zapalenia, które mogą prowadzić do występowania niespalonego paliwa gazowego w układzie wydechowym podczas pracy.
- 2.11.5 W przypadku wykrycia nieprawidłowego działania układu zapłonowego, słabego spalania lub niewłaściwego zapalenia, układ zasilania gazem powinien zostać automatycznie wyłączony.
- 2.11.6 Przewody wydechowe silników gazowych lub dwupaliwowych nie mogą być podłączone do rur wydechowych innych silników lub układów.
- 2.11.7 W przypadku normalnego zatrzymania lub wyłączenia awaryjnego, system zasilania gazem należy wyłączyć nie dalej niż przy źródle zapłonu. Nie powinno być możliwe wyłączenie źródła zapłonu bez uprzedniego lub jednoczesnego zamknięcia dopływu gazu do każdego cylindra lub do całego silnika.
- 2.11.8 W przypadku wyłączenia układu zasilania gazem w silniku dwupaliwowym, silnik musi być zdolny do ciągłej pracy tylko na oleju napędowym bez przerywania pracy.

Rozdział 3

Ochrona przeciwpożarowa

3.1 Zasady ogólne

- 3.1.1 Należy zapewnić odpowiednie środki wykrywania, ochrony przeciwpożarowej i gaszenia pożarów odpowiednie dla danych zagrożeń.
- 3.1.2 Układ przygotowania gazu uznaje się dla celów ochrony przeciwpożarowej za maszynownię.

3.2 System sygnalizacji pożarowej

- 3.2.1 We wszystkich pomieszczeniach systemu LNG, w których nie można wykluczyć pożaru, należy zapewnić odpowiednią stałą instalację alarmową.
- 3.2.2 Same czujki dymu nie wystarczają do szybkiego wykrycia pożaru.
- 3.2.3 System wykrywający pożar powinien posiadać środki do indywidualnej identyfikacji każdej czujki.
- 3.2.4 System bezpieczeństwa gazowego wyłącza odpowiednie części systemu zasilania gazem automatycznie po wykryciu pożaru w pomieszczeniach, w których znajdują się instalacje gazowe.

3.3 Ochrona przeciwpożarowa

- 3.3.1 Pomieszczenia mieszkalne dla załogi, strefy pasażerskie, maszynownie i drogi ewakuacji powinny być osłonięte przegrodami typu A60 o odległości mniejszej niż 3,00 m od zbiorników paliwa LNG i stacji bunkrowania znajdujących się na pokładzie.
- 3.3.2 Granice pomieszczeń zbiorników paliwa LNG i przewodów wentylacyjnych do takich pomieszczeń poniżej pokładu grodziowego powinny być zgodne z typem A60. Jednakże w przypadku gdy pomieszczenie sąsiaduje ze zbiornikami, pustymi przestrzeniami, maszynowniami pomocniczymi o niewielkim lub żadnym zagrożeniu pożarowym, pomieszczeniami sanitarnymi i podobnymi, izolacja może być zgodna z typem A0.

3.4 Zapobieganie pożarom i chłodzenie

- 3.4.1 W celu chłodzenia i zapobiegania pożarom należy zainstalować system zraszania wodą, obejmujący odsłonięte części zbiornika (-ów) paliwa LNG znajdującego (-ych) się na otwartym pokładzie.
- 3.4.2 Jeżeli system zraszania wodą jest częścią systemów gaśniczych wymienionych w art. 13.04 lub 13.05, wymagana wydajność pompy pożarowej i ciśnienie robocze powinny być wystarczające do zapewnienia działania jednocześnie wymaganej liczby hydrantów i węży oraz systemu zraszania wodą. Podłączenie między systemem zraszania wodą a systemami gaśniczymi wymienionymi w art. 13.04 lub 13.05 powinno być zapewnione poprzez wyposażony w zamknięcie zawór zwrotny.
- 3.4.3 Jeżeli systemy gaśnicze, o których mowa w art. 13.04 lub 13.05, są zainstalowane na pokładzie jednostki, w której zbiornik paliwa LNG znajduje się na otwartym pokładzie, w celu odizolowania uszkodzonych części systemów gaśniczych należy zainstalować zawory odcinające w systemach gaśniczych. Izolacja sekcji systemów gaśniczych nie powinna odcinać linii pożarowej przed izolowaną częścią od wody.
- 3.4.4 System zraszania wodą powinien również zapewniać pokrycie dla granic nadbudówek, chyba że zbiornik znajduje się w odległości co najmniej 3,00 m od granic.

- 3.4.5 System zraszania wodą powinien być tak zaprojektowany, aby pokrywał wszystkie wymienione powyżej powierzchnie z wydajnością 10 l/min/m² dla powierzchni poziomych rzutowanych i 4 l/min/m² dla powierzchni pionowych.
- 3.4.6 Powinna istnieć możliwość uruchamiania instalacji zraszania wodą ze sterówki i pokładu.
- 3.4.7 Rozpylacze powinny być tak rozmieszczone, aby zapewnić skuteczne rozprowadzenie wody w chronionym obszarze.

3.5 Gaszenie ognia

Oprócz wymagań art. 13.03, w pobliżu stacji bunkrowania powinny znajdować się dwie dodatkowe przenośne gaśnice proszkowe o pojemności co najmniej 12 kg. Powinny one być odpowiednie dla pożarów klasy C.

Rozdział 4 Systemy elektryczne

- 4.1 Urządzenia dla obszarów zagrożonych wybuchem powinny być odpowiedniego typu zgodnie z strefami, w których takie urządzenia są zainstalowane.
- 4.2 Elektryczne systemy wytwarzania i dystrybucji energii elektrycznej oraz związane z nimi układy sterowania muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby pojedyncza awaria nie powodowała uwolnienia gazu.
- 4.3 Instalację oświetleniową w strefach zagrożonych wybuchem należy podzielić na co najmniej dwa odgałęzienia. Wszystkie wyłączniki i urządzenia zabezpieczające powinny przerywać wszystkie bieguny i fazy i znajdować się w strefie innej niż zagrożona.
- 4.4 W systemach magazynowania LNG mogą być montowane silniki z zatapialnymi pompami gazu i ich przewody zasilające. Należy zapewnić odpowiednie urządzenia alarmujące o niskim poziomie cieczy i automatycznie wyłączyć silniki w przypadku niskiego poziomu cieczy. Automatyczne wyłączenie może nastąpić poprzez wykrycie niskiego ciśnienia tłoczenia pompy, niskiego prądu silnika lub niskiego poziomu cieczy. Wyłączenie takie powinno uruchamiać alarm dźwiękowy i optyczny w sterówce. Powinna istnieć możliwość odłączenia silników pomp gazowych od zasilania elektrycznego podczas operacji uwalniania gazu.

Rozdział 5

Systemy kontroli, monitorowania i bezpieczeństwa

5.1 Zasady ogólne

- 5.1.1 Należy zapewnić odpowiednie systemy sterowania, alarmowania, monitorowania i wyłączenia w celu zapewnienia bezpiecznej i niezawodnej eksploatacji.
- 5.1.2 System zasilania gazem powinien być wyposażony we własny zestaw niezależnych systemów sterowania gazem, monitorowania gazu i bezpieczeństwa gazu. Wszystkie elementy tych systemów powinny mieć możliwość badania funkcjonowania.
- 5.1.3 System bezpieczeństwa gazowego powinien automatycznie wyłączać system zasilania gazem w przypadku awarii w systemach istotnych dla bezpieczeństwa oraz w przypadku awarii, które mogą rozwinąć się zbyt szybko dla ręcznej interwencji.
- 5.1.4 Zabezpieczenia powinny być rozmieszczone w specjalnie do tego celu przeznaczonym systemie bezpieczeństwa gazu niezależnym od układu sterowania gazem.
- 5.1.5 Urządzenia oprzyrządowania powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające lokalny i zdalny odczyt podstawowych parametrów, jeżeli są one niezbędne do zapewnienia bezpiecznej eksploatacji całego systemu LNG, w tym bunkrowania.

5.2 System bunkrowania LNG i monitorowania systemu magazynowania LNG

- 5.2.1 Każdy zbiornik paliwa LNG powinien być wyposażony w:
- a) co najmniej dwa wskaźniki poziomu płynu, które należy ustawić w taki sposób, aby można je było obsługiwać w warunkach eksploatacyjnych,
 - b) wskaźnik ciśnienia zdolny do wskazywania w całym zakresie ciśnienia roboczego i wyraźnie oznaczony maksymalnym ciśnieniem roboczym zbiornika paliwa LNG,
 - c) alarmu wysokiego poziomu cieczy działający niezależnie od innych wskaźników poziomu cieczy, który po uruchomieniu generuje alarm dźwiękowy i optyczny,
 - d) dodatkowy czujnik działający niezależnie od alarmu wysokiego poziomu cieczy, który automatycznie uruchamia główny zawór bunkrowania LNG w taki sposób, aby zapobiec nadmiernemu ciśnieniu cieczy w rurociągach bunkrowania i zapobiec zapełnieniu zbiornika.
- 5.2.2 Każde przyłącze wylotowe pompy oraz każde nadbrzeżne przyłącze cieczy i oparów gazu powinno być wyposażone w co najmniej jeden miejscowy wskaźnik ciśnienia. W przewodzie tłocznym pompy należy umieścić wskaźnik między pompą a pierwszym zaworem. Na każdym wskaźniku należy podać maksymalne dopuszczalne ciśnienie lub wartość próżni.
- 5.2.3 W systemie magazynowania LNG oraz przy pompie należy zapewnić alarm wysokociśnieniowy. W przypadku gdy wymagane jest zabezpieczenie próżniowe, należy zainstalować alarm niskiego ciśnienia.
- 5.2.4 Sterowanie bunkrowaniem powinno być możliwe z bezpiecznego stanowiska sterowania oddalonego od stanowiska bunkrowania. W takiej stacji kontrolnej monitorowane są ciśnienie i poziom w zbiorniku paliwa LNG. Na takim stanowisku sterowania powinien być sygnalizowany alarm przepełnienia, alarm wysokiego i niskiego ciśnienia oraz automatyczne wyłączenie.
- 5.2.5 Jeżeli wentylacja w kanale wentylacyjnym otaczającym przewody bunkrowe ustaje, na stanowisku sterowania powinien zostać uruchomiony alarm dźwiękowy i optyczny.

5.2.6 Jeżeli w przewodzie zasilającym rurociągi bunkrowania zostanie wykryty gaz, na stanowisku sterowniczym powinien zostać uruchomiony alarm dźwiękowy i optyczny oraz wyłączenie awaryjne.

5.2.7 Na pokładzie powinna znajdować się odpowiednia i wystarczająca ilość odpowiedniej odzieży ochronnej i sprzętu ochronnego do operacji bunkrowania, zgodnie z instrukcją obsługi.

5.3 Monitorowanie pracy silnika

5.3.1 W sterówce i maszynowni powinny znajdować się wskaźniki:

- a) działania silnika w przypadku silnika zasilanego wyłącznie gazem, lub
- b) działania i trybu pracy silnika w przypadku silnika dwupaliwowego

5.4 Gazowe urządzenie ostrzegawcze

5.4.1 Gazowe urządzenia ostrzegawcze powinny być zaprojektowane, zainstalowane i przetestowane zgodnie z uznaną normą, taką jak europejska norma EN 60079-29-1: 2016.

5.4.2 Czujniki gazu powinny być zainstalowane na stałe w:

- a) strefach przyłączeniowych, obejmujących zbiorniki paliwa, przyłącza rurowe i pierwsze zawory,
- b) przewodach otaczających rurociągi gazowe,
- c) maszynowniach zawierających rurociągi gazowe, urządzenia gazowe lub urządzenia odbiorcze gazu,
- d) pomieszczeniach, w których znajduje się układ przygotowania gazu,
- e) innych zamkniętych pomieszczeniach zawierających rurociągi gazowe lub inne urządzenia gazowe bez przewodów,
- f) innych zamkniętych lub półzamkniętych pomieszczeniach, w których mogą gromadzić się opary gazu, łącznie z pomieszczeniami barierowymi i pomieszczeniami zbiornikowymi niezależnych zbiorników paliwa LNG innych niż zbiorniki typu C,
- g) słuzach powietrznych, oraz
- h) wlotach wentylacyjnych do pomieszczeń, w których mogą gromadzić się opary gazu.

5.4.3 W drodze odstępstwa od ppkt 5.4.2, zamontowane na stałe czujniki wykrywające gaz przez różnicę ciśnień mogą być stosowane do przestrzeni barierowych w instalacjach dwuciennych.

5.4.4 Należy wziąć pod uwagę liczbę i nadmiarowość detektorów gazu w każdym pomieszczeniu, biorąc pod uwagę wielkość, rozplanowanie i wentylację pomieszczenia.

5.4.5 Czujniki gazu zainstalowane na stałe powinny być umieszczone w miejscu gromadzenia się gazu oraz w wylotach wentylacyjnych tych pomieszczeń.

5.4.6 Alarm dźwiękowy i optyczny powinien zostać uruchomiony zanim stężenie gazu osiągnie 20 % dolnej granicy wybuchowości. Zabezpieczenie gazowe powinno być aktywowane przy 40 % dolnej granicy wybuchowości.

5.4.7 W sterówce muszą znajdować się dźwiękowe i optyczne przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze.

5.5 Funkcje bezpieczeństwa systemów zasilania gazem

- 5.5.1 Jeżeli system zasilania gazem zostaje wyłączony w wyniku aktywacji zaworu automatycznego, nie może on zostać otworzony do czasu ustalenia przyczyny odłączenia i podjęcia niezbędnych działań. Instrukcje w tym zakresie powinny być umieszczone w widocznym miejscu na stanowisku sterowania zaworów odcinających w przewodach doprowadzających gaz.
- 5.5.2 Jeżeli system zasilania gazem jest wyłączony z powodu wycieku gazu, nie może on zostać otwarty do czasu wykrycia wycieku i podjęcia niezbędnych działań. Instrukcje w tym zakresie powinny być umieszczone w widocznym miejscu w maszynowni.
- 5.5.3 System zasilania gazem powinien być przystosowany do ręcznego, zdalnego zatrzymania awaryjnego z następujących miejsc:
- sterówki,
 - stacji sterowania stacji bunkrowania,
 - jakiegokolwiek miejsca stale obsadzonego załogą.

INSTRUKCJE DOTYCZĄCE STOSOWANIA NORMY TECHNICZNEJ

CZEŚĆ I
PRZEPISY OGÓLNE

ESI-I-1
(BEZ TREŚCI)

ESI-I-2 EKSPERCI I OSOBY KOMPETENTNE

(art. 1.01, 10.3 i 10.4)

Eksperci

Badania, które wymagają specjalistycznej wiedzy ze względu na złożoność systemów lub wymagany poziom bezpieczeństwa, muszą przeprowadzić eksperci. Do przeprowadzania takich badań upoważnione są następujące osoby lub instytucje:

- Instytucje klasyfikacyjne, które posiadają niezbędną wiedzę specjalistyczną wewnętrzną lub które ponoszą odpowiedzialność, na podstawie udzielonego im upoważnienia, za powoływanie osób lub instytucji zewnętrznych i posiadają niezbędne systemy kontroli jakości w odniesieniu do selekcji tych osób lub instytucji;
- Członkowie organów kontrolnych lub pracownicy właściwych organów;
- Urzędowo zatwierdzone osoby lub instytucje posiadające uznaną wiedzę fachową w zakresie inspekcji w danym obszarze tematycznym, przy czym jednostki kontrolujące statki mogą również wydawać to zatwierdzenie jako agencje publiczne, najlepiej w oparciu o system zapewnienia jakości. Osobę lub instytucję uznaje się również za zatwierdzoną, jeżeli przeszła ona oficjalną procedurę selekcyjną, w ramach której ocenia się w szczególności posiadanie wymaganej wiedzy fachowej i doświadczenia.

Ekspert w dziedzinie tradycyjnych jednostek pływających

Osoba wyznaczona przez właściwy organ lub upoważnioną instytucję państwa członkowskiego, która ze względu na swoje wykształcenie i doświadczenie w tym zakresie posiada specjalistyczną wiedzę w dziedzinie tradycyjnych jednostek pływających i jest zaznajomiona z odpowiednimi wymaganiami i przepisami technicznymi, również odnośnie okresu występowania tradycyjnych jednostek pływających.

Osoby właściwe

Osoby właściwe są na przykład zobowiązane do przeprowadzania regularnych kontroli wzrokowych i kontrolnych inspekcji urządzeń bezpieczeństwa. Następujące osoby mogą być sklasyfikowane jako osoby właściwe:

- Osoby, które na podstawie swojego szkolenia zawodowego i doświadczenia posiadają wystarczającą wiedzę fachową umożliwiającą ocenę konkretnych sytuacji i okoliczności, np. kapitanowie statków, funkcjonariusze ds. bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach żeglugowych, członkowie załóg z odpowiednim doświadczeniem;
- Przedsiębiorstwa, które na podstawie swojej regularnej pracy zdobyły wystarczającą wiedzę specjalistyczną, np. stocznie lub przedsiębiorstwa instalacyjne;
- Producenci systemów specjalnego przeznaczenia (np. systemów gaśniczych, wyposażenia sterującego)

Terminologia

Niemiecki	Angielski	Francuski	Niderlandzki	Polski
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige	ekspert
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige	kompetentna osoba
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf	upoważniona firma

Badania

W poniższej tabeli zestawiono wykaz badań, w tym ich częstotliwość oraz rodzaj inspektora wymaganego do ich przeprowadzenia. Niniejsza tabela służy wyłącznie celom informacyjnym.

Przepis	Zagadnienie	Maks. przerwa między odbiorami	Kontroler
art. 6.03 ust. 5	Cylindry hydrauliczne, pompy i silniki	8 lat	Upoważniona firma
art. 6.09 ust. 3	Napędzane silnikiem urządzenia obsługi	3 lat	Kompetentna osoba
art. 7.12 ust. 11	Sterówki o regulowanej wysokości i ich urządzenia	1 rok	Kompetentna osoba
art. 7.12 ust. 12	Sterówki o regulowanej wysokości i ich urządzenia	5 lat	Ekspert
art. 8.01 ust. 2	Zbiorniki ciśnieniowe	5 lat	Ekspert
art. 13.03 ust. 5	Gaśnice przenośne	2 lata	Kompetentna osoba
art. 13.04 ust. 6 lit. a)-c)	Wbudowane systemy gaśnicze		Ekspert
art. 13.04 ust. 6 lit. d)	Wbudowane systemy gaśnicze	2 lata	Kompetentna osoba lub upoważniona firma
art. 13.05 ust. 9 lit. b) (aa) do (cc)	Wbudowane systemy gaśnicze		Ekspert
art. 13.05 ust. 9 lit. b) (dd)	Wbudowane systemy gaśnicze	2 lata	Kompetentna osoba lub upoważniona firma
art. 13.07 ust. 3	Nadmuchiwane szalupy	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
art. 13.08 ust. 3	Kamizelki ratunkowe	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
art. 14.12 ust. 6	Dźwigi	10 lat	Ekspert
art. 14.12 ust. 7	Dźwigi	1 rok	Kompetentna osoba
art. 17.13	Instalacje gazu płynnego	3 lata	Ekspert
art. 19.09 ust. 9	Sprzęt ratowniczy	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
art. 19.10 ust. 9	Opór izolacji, uziemienie	Przed wygaśnięciem ważności świadectwa zdolności żeglugowej	
Instrukcja ESI-II-12 część 3.1 lit. a) i b)	Instalacje alarmowe przeciwpożarowe		Ekspert
Instrukcja ESI-II-12 część 3.1 lit. c)	Instalacje alarmowe przeciwpożarowe	2 lata	Ekspert lub kompetentna osoba
Instrukcja ESI-III-4 część 8.1 lit. a) i b)	Systemy instrukcji bezpieczeństwa		Ekspert
Instrukcja ESI-III-4 część 8.1 lit. c)	Systemy instrukcji bezpieczeństwa	5 lat	Ekspert lub kompetentna osoba
Instrukcja ESI-III-5	Przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	Ekspert lub kompetentna osoba

CZĘŚĆ II

PRZEPISY DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW, ICH WYPOSAŻENIA I SPRZĘTU

ESI-II-1

MINIMALNA GRUBOŚĆ KADŁUBA DLA BAREK HOLOWANYCH

(art. 3.02 ust. 1)

Podczas przeprowadzanych okresowych inspekcji barek, które są wyłącznie holowane, organ inspekcyjny może zezwolić na niewielkie odchylenia od wartości określonych w art. 3.02 ust. 1 lit. b) w odniesieniu do minimalnej grubości poszycia kadłuba. Odchylenia te nie powinny przekraczać 10 %, a minimalna grubość kadłuba nie powinna być mniejsza niż 3 mm.

Odchylenia należy zaznaczyć w świadectwie zdolności żeglugowej.

W pkt 14 świadectwa zdolności żeglugowej stosuje się tylko właściwość nr 6.2 'holowana jako statek bez napędu'.

Skreśla się właściwości wymienione w punktach 1 do 5.3 i 6.1.

ESI-II-2

MONTAŻ PŁYT NAKŁADKOWYCH NA KADŁUBIE

(art. 3.02 ust. 1 i art. 19.02 ust. 1 lit. d))

1. Cel instrukcji

Instrukcje te zostały opracowane w celu zapewnienia jasności zasad zachowania wytrzymałości kadłuba (art. 3.02 ust. 1) oraz wymiany i naprawy poszycia kadłuba (art. 3.02 ust. 1 lit. c), zdanie ostatnie i art. 19.02 ust. 1 lit. d)). Niniejsza instrukcja dotyczy montażu nowych płyt nakładkowych.

2. Zasady ogólne

Istnieją dwa różne rodzaje płyt nakładkowych:

1. Płyty nakładkowe instalowane podczas nowych budów lub przebudowy zgodnie z zasadami dobrych praktyk w budownictwie okrętowym,
2. Płyty nakładkowe przeznaczone do opóźnienia zużycia się lub odnawiania poszycia kadłuba. Zasadniczo należy unikać stosowania płyt nakładkowych lub montować je tylko w szczególnych przypadkach.

3. Płyty nakładkowe instalowane podczas nowej budowy lub przebudowy

3.1 Płyty nakładkowe instalowane podczas nowej budowy

Płyty nakładkowe montowane podczas nowej budowy znajdują się głównie w następujących miejscach:

- a) Płyty wzmacniające wokół otworów i przejść na kadłubie i poszyciu pokładu (otwory, korytarze na rury, szpigaty itp.),
- b) Płyty w narożnikach dużych luków,
- c) Podłużne pasy płyt na poziomie pasa prostego,
- d) Pasy płyt chroniące przed zużyciem spowodowanym ścieraniem poszycia kadłuba (na dziobie i rufie oraz ewentualnie na poszyciu zęzowym i bocznym na pewnej wysokości nad dnem),
- e) Płyty wzmacniające w poszczególnych punktach konstrukcji pod specjalnym wyposażeniem (np.: windy kotwiczne, pompy, maszty, dźwigi, wciągarki, kotwice itp.)

3.2 Płyty nakładkowe montowane w ramach przebudowy

Jeśli płyty nakładkowe są montowane w ramach przebudowy, można je zamontować tylko na płytach, które po przebudowie nie osiągną minimalnej grubości i posiadają naddatek korozyjny wynoszący co najmniej 0,7 mm. W przeciwnym razie należy uprzednio odnowić płyty, na które mają być nakładane płyty typu nakładkowego.

W szczególności pasy płyt do wzmacniania wzdłużnych wiązarów kadłuba statku w przypadku jego wydłużenia muszą rozciągać się co najmniej na długość sekcji ładunkowej, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych uzasadnieniem popartym notatką obliczeniową.

4. Płyty nakładkowe przeznaczone do opóźnienia zużycia się lub odnawiania poszycia kadłuba

4.1 Miejsca, w których dozwolony jest montaż płyt nakładkowych

Płyty te **mogą być montowane** w następujących miejscach:

- a) W przypadku uszkodzenia (naprawa tymczasowa - ważność wg certyfikatu),

- b) W przypadku korozji wżerowej, ewentualnie z przebicciem, niewpływającym na wytrzymałość konstrukcji (np. pod maszynownią, w drodze naporu wiatru/wodnego), z wyjątkiem w kierunku płyt dennych i płyt zęzowych w strefach ładunkowych,
- c) W przypadku powierzchni narażonych na ścieranie, w celu zatrzymania zużycia płyt kadłuba (może być montowany tylko na płytach, które nie osiągnęły jeszcze minimalnej grubości),
- d) W przypadku poszycia zęzowego podwójne poszycie galwaniczne powinno być ciągłe przez co najmniej 70 % długości statku. W przeciwnym razie płyty nakładkowe powinny mieć minimalną długość i minimalną odległość między nimi nie mniejszą niż $(2,5 + L/40)$ m lub rozciągać się co najmniej na długości trzykrotnie większej niż odległość między burtami dla statków o długości L nie większą niż 45 m. Należy je wydłużyć co najmniej o długość dwukrotnej długości wręgu przed i za strefą, której to dotyczy,
- e) Na szwach nitowanych dla zapewnienia wodoszczelności,
- f) Przed i za strefą ładunkową statku

4.2 Miejsca, w których nie jest dozwolony montaż płyt nakładkowych

Płyty te **nie mogą być montowane** w następujących miejscach:

- a) Na płytach, których grubość nie przekracza minimalnej dopuszczalnej grubości,
- b) Na otworach w płytach powstałych na skutek korozji elementów zapewniających wodoszczelność zbiornika,
- c) Na dużych powierzchniach w strefie ładunkowej,
- d) Do pokrywania szwów spawania poprzecznego,
- e) Na dnie między grodzią czołową części dziobowej i za grodzią części rufowej,
- f) W obszarze ładunkowym zbiornikowców silnikowych, zbiornikowców barek pchanych i zbiornikowców barek do transportu towarów niebezpiecznych zgodnie z umową ADN,
- g) Nad bunkrami zawierającymi produkty łatwopalne, z wyjątkiem obszarów ścieralnych,
- h) Na płytach lub spoinach wykazujących wyboczenie lub zjawisko zmęczenia,
- i) Na istniejących płytach nakładkowych.

5. Montaż płyt nakładkowych

- a) Płyty nakładkowe powinny być montowane i zgrzewane zgodnie z zasadami dobrych praktyk w zakresie budownictwa okrętowego.
- b) Płyty ścieralne powinny mieć szerokość od 200 do 300 mm-.
- c) Blachy wzmacniające wzdłużnika nie powinny mieć szerokości większej niż 600 mm.
- d) Grubość płyt nakładkowych powinna wynosić od 1 do 1,5-krotności grubości płyty, na której jest zamontowana.
- e) Płyty nakładkowe montowane w celu opóźnienia zużycia lub wymiany płyt kadłuba należy wymienić, gdy ich grubość jest mniejsza niż 3 mm.

W sprawozdaniu z pomiarów grubości należy podać obecność płyt nakładkowych. Przy odnawianiu świadectwa należy dokładnie zbadać obszary statków, w których zainstalowane są płyty nakładkowe, aby ustalić, czy można je przechowywać w tym stanie.

ESI-II-3
MINIMALNA WSKAZANA PRĘDKOŚĆ NAPRZÓD, WŁAŚCIWOŚCI HAMOWANIA
ORAZ WŁAŚCIWOŚCI RUCHU WSTECZ

(art. 5.06, 5.07 i 5.08
w związku z art. 5.02 ust. 1, 5.03 ust. 1, 5.04 i 21.06)

1. Minimum wskazana prędkość ruchu naprzód zgodnie z art. 5.06

Zgodnie z art. 5.06 ust. 1 prędkość względem wody jest wystarczająca, jeżeli osiąga wartość co najmniej 13 km/h. Podczas prób konieczne jest spełnienie następujących warunków w taki sam sposób, jak w przypadku próby zatrzymania się:

- a) głębokość wody pod stępką powinna spełniać warunki określone w pkt 2.1;
- b) należy dokonać pomiaru, zapisu, rejestracji i oceny danych uzyskanych podczas próby zgodnie z procedurą opisaną w załączniku 1.

2. Właściwości hamowania i właściwości ruchu wstecz określone zgodnie z art. 5.07 i 5.08

2.1 Uznaje się, że statki i zestawy płynące z prądem wody mają możliwość zahamowania w odpowiednim czasie zgodnie z art. 5.07 ust. 1, jeżeli możliwość ta zostanie wykazana podczas próby zatrzymania się względem brzegu akwenu statku płynącego z prądem wody z początkową prędkością 13 km/h względem wody, przy głębokości wody pod stępką wynoszącej co najmniej 20 % zanurzenia statku i nie mniejszej niż 0,50 m.

- a) Na wodzie płynącej (prędkość nurtu 1,5 m/s) zatrzymanie się względem wody należy wykazać na odcinku o maksymalnej długości mierzonej względem brzegu wynoszącej:

550 m w przypadku statków i zestawów:

- o długości $L > 110 \text{ m}$ lub
- o szerokości $B > 11,45 \text{ m}$,

lub

480 m w przypadku statków i zestawów:

- o długości $L \leq 110 \text{ m}$ oraz
- o szerokości $B \leq 11,45 \text{ m}$.

Manewr zatrzymania uważa się za zakończony w momencie zatrzymania względem brzegu akwenu.

- b) Na wodzie stojącej (prędkość nurtu poniżej 0,2 m/s) zatrzymanie się względem wody należy wykazać na odcinku o maksymalnej długości mierzonej względem brzegu wynoszącej:

350 m w przypadku statków i zestawów:

- o długości $L > 110 \text{ m}$ lub
- o szerokości $B > 11,45 \text{ m}$,

lub

305 m w przypadku statków i zestawów:

- o długości $L \leq 110 \text{ m}$ oraz
- o szerokości $B \leq 11,45 \text{ m}$.

Na wodzie stojącej należy również przeprowadzić próbę w celu wykazania, że podczas ruchu wstecz istnieje możliwość osiągnięcia prędkości nie mniejszej niż 6,5 km/h.

Pomiar, zapis i rejestracja danych uzyskanych podczas prób, o których mowa w lit. a) lub b), musi odbywać się zgodnie z procedurą określoną w załączniku 1.

Podczas całej próby statek lub zestaw musi zachować odpowiednią manewrowość.

- 2.2 Zgodnie z art. 5.04 stopień załadowania statków podczas prób powinien wynosić od 70 % do 100 % nośności statku. Stopień załadowania ocenia się zgodnie z treścią załącznika 2. Jeżeli próby prowadzone są przy stopniu załadowania mniejszym niż 70 %, maksymalny ciężar statku z ładunkiem dopuszczalnym dla żeglugi z prądem wody ustala się według rzeczywistego ciężaru ładunku, pod warunkiem zachowania wartości granicznych określonych w pkt 2.1.
- 2.3 W przypadku gdy rzeczywiste wartości prędkości początkowej i prędkości nurtu podczas próby nie spełniają warunków określonych w pkt 2.1, uzyskane wyniki oceniane są z zastosowaniem procedury opisanej w załączniku 2.

Dozwolone odchylenie od prędkości początkowej 13 km/h nie może przekraczać +1 km/h, a prędkość nurtu wody płynącej powinna mieścić się w przedziale 1,3–2,2 m/s. W przypadku gdy wartości tych prędkości wykraczają poza podane zakresy, próby należy powtórzyć.

- 2.4 Maksymalny dopuszczalny ciężar statku z ładunkiem lub odpowiednie maksymalne obciążenie lub maksymalna powierzchnia przekroju zanurzonej części dla statków i zestawów płynących z prądem wody określana jest na podstawie prób i zapisywana w świadectwie zdolności żeglugowej.

Załącznik 1 do instrukcji ESI-II-3

Pomiar, zapisywanie i rejestrowanie danych zgromadzonych podczas prób manewru zatrzymania

1. Manewr zatrzymania

Statki i zestawy, o których mowa w rozdziale 5, poddawane są próbie na wodzie płynącej lub stojącej w rejonie prób, aby wykazać, że są zdolne do zatrzymania się podczas ruchu z prądem wody, używając do tego celu wyłącznie własnego układu napędowego bez korzystania z kotwic. Zasadniczo próbę manewru zatrzymania przeprowadza się według schematu przedstawionego na rys. 1. Manewr rozpoczyna się, gdy statek płynie ze stałą prędkością możliwie jak najbardziej zbliżoną do wartości 13 km/h względem wody poprzez przesterowanie układu napędowego na pracę 'wstecz' (punkt *A* na wykresie odpowiada komendzie 'stop'), a kończy się, gdy statek przestaje się przemieszczać względem brzegu (punkt *A* na wykresie odpowiada komendzie 'stop') a kończy się, gdy statek przestaje się przemieszczać względem brzegu (punkt *E*: $v = 0$ względem brzegu lub punkt *D*: = punkt *E*: $v = 0$ względem wody i względem brzegu, brzegu, gdy manewr zatrzymania wykonywany jest na wodzie stojącej).

Jeżeli manewr zatrzymania wykonywany jest na wodzie płynącej, odnotowuje się położenie i moment zatrzymania statku względem wody (statek porusza się z prędkością nurtu wody; punkt *D*: $v = 0$ względem wody).

Zmierzone parametry zapisywane są w sprawozdaniu w sposób przedstawiony na wykresie w tabeli 1. Przed rozpoczęciem manewru zatrzymania w górnej części formularza wpisuje się dane, które nie ulegają zmianie.

Średnia prędkość nurtu wody (v_{STR}) toru wodnego określana jest, o ile to możliwe, na podstawie tabeli odczytów założonego wodowskazu lub na podstawie pomiaru przemieszczenia płynącego przedmiotu i zapisywana w sprawozdaniu.

Zasadniczo dopuszcza się stosowanie mierników prędkości nurtu do określenia prędkości statku względem wody podczas manewru zatrzymania, jeżeli istnieje możliwość zarejestrowania ruchu statku oraz wymaganych danych zgodnie w opisaną powyżej procedurą.

2. Rejestracja zmierzonych danych oraz ich zapisywanie w sprawozdaniu (tabela 1)

W przypadku manewru zatrzymania należy wyznaczyć przede wszystkim prędkość początkową statku względem wody. Można to zrobić na podstawie pomiaru czasu potrzebnego na pokonanie przez statek odległości między dwoma znakami znajdującymi się na lądzie. Jeżeli próbę przeprowadza się na wodzie płynącej, należy uwzględnić średnią prędkość nurtu wody.

Manewr zatrzymania rozpoczyna się komendą "stop" *A*, wydaną w momencie mijania znaku na lądzie. Minięcie znaku rejestruje się w chwili, gdy jest on prostopadły do osi statku i zapisuje w sprawozdaniu. W podobny sposób rejestrowane jest mijanie pozostałych znaków na lądzie w trakcie całego manewru zatrzymania, a każdy znak (np. znak kilometrowy) oraz moment, w którym jest on mijany, zostaje odnotowany w sprawozdaniu.

O ile jest to możliwe, mierzone wielkości należy rejestrować co 50 m. Każdorazowo należy odnotować moment osiągnięcia punktów *B* i *C* — jeżeli jest to możliwe — oraz punktów *D* i *E* i oszacować względem nich pozycję statku. Dane dotyczące prędkości obrotowej silnika nie muszą być zapisywane w sprawozdaniu, jednak powinny być odnotowywane, aby umożliwić bardziej dokładną kontrolę prędkości początkowej.

3. Opis manewru zatrzymania

Przebieg manewru zatrzymania przedstawia się w formie wykresu, tak jak to pokazano na rys. 1. Najpierw, na podstawie pomiarów zapisanych w sprawozdaniu, wykreśla się krzywą przebytych odległości w funkcji czasu i oznacza na niej punkty *A* do *E*. Na tej podstawie możliwe będzie określenie średniej prędkości pomiędzy dwoma punktami pomiarowymi i wykreślenie krzywej prędkości w funkcji czasu.

Wykonuje się to w następujący sposób (zob. rys. 1):

Średnią prędkość statku można obliczyć na podstawie stosunku różnicy położenia statku do upływu czasu pomiędzy tymi położeniami — $\Delta s/\Delta t$.

W przedziale czasu od 0 s do 10 s statek przebył odległość od 0 m do 50 m.

$$\Delta s/\Delta t = 50 \text{ m}/10 \text{ s} = 5,0 \text{ m/s} = 18,0 \text{ km/h}$$

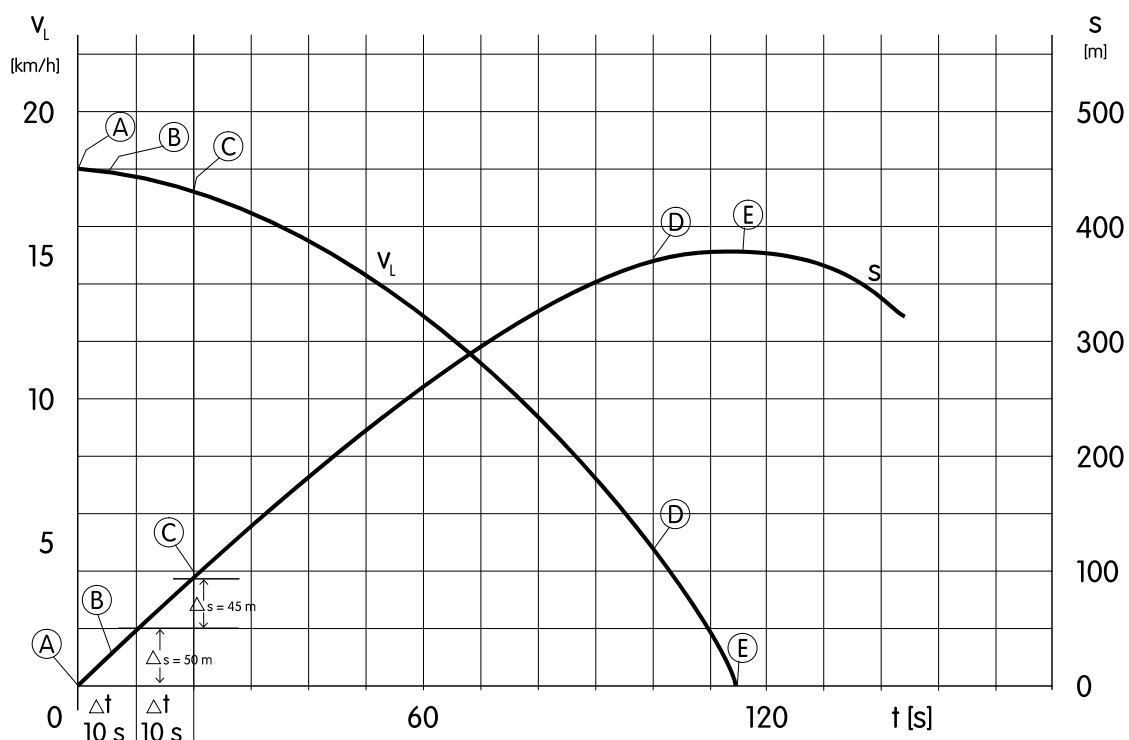
Wartość ta zapisywana jest jako średnia prędkość i oznaczana jako rzędna na odciętej 5 s.

W drugim przedziale czasu, od 10 s do 20 s, została przebyta odległość 45 m.

$$\Delta s/\Delta t = 45 \text{ m}/10 \text{ s} = 4,5 \text{ m/s} = 16,2 \text{ km/h}$$

Na wysokości punktu *D*, statek zatrzymał się względem wody, tj. prędkość nurtu wody wynosi w przybliżeniu 5 km/h.

Rysunek 1: Manewr zatrzymania



Objaśnienie symboli na rys. 1

- A* wydanie komendy 'stop'
- B* zatrzymanie się śruby napędowej
- C* przesterowanie układu napędowego na pracę wstecz
- D* $v = 0$ prędkość względem wody
- E* $v = 0$ prędkość względem brzegu
- v prędkość statku
- v_L prędkość v statku względem brzegu
- s odległość przebyta względem brzegu
- t zmierzony upływ czasu

Organ prób: inspekcyjny :	Typ statku lub zestawu:	Rejon
.....	.....	Odczyt wodowskazu [m]:
Data :	$L \times B$ [m]: :	Głębokość wody [m]:
.....	.....	Nachylenie nurtu wody [m/km]:
Nazwa :	Zanurzenie podczas prób T [m]:	Prędkość nurtu wody v_{STR} [km/h]:
.....
Próba nr:	Obciążenie podczas prób [t]:	[m/s]:
.....
.....	% maksymalnej nośności:	Maksymalna
.....	Moc silników napędowych P_B [kW]	wyporność [m ³):
.....
.....	Rodzaj układu napędowego wg tabeli 2 w załączniku 2: ..	.....

Tabela 1: Sprawozdanie z próby manewru zatrzymania

POZYCJA [rzeka-km]	CZAS [s.]	Δs [m]	Δt [s]	v_L [km/h]	PRĘDKOŚĆ SILNIKA n [min ⁻¹]	UWAGI

Załącznik 2 do instrukcji ESI-II-3 Ocena wyników próby manewrów zatrzymania

1. Na podstawie zapisanych wartości należy sprawdzić zgodność z wartościami granicznymi podanymi w załączniku 1. Jeżeli warunki, w jakich przeprowadzono manewr zatrzymania, różniły się znacznie od warunków standardowych lub jeżeli istnieją wątpliwości co do zgodności z wartościami granicznymi, wyniki należy poddać ocenie. W tym celu zastosować można następującą procedurę wykonywania obliczeń dotyczących manewrów zatrzymania.
2. Należy obliczyć teoretyczną odległość zatrzymania dla standardowych warunków ($s_{referencyjne}$) określonych w pkt. 2.1 instrukcji nr 2 oraz dla rzeczywistych warunków manewru zatrzymania ($s_{rzeczywiste}$) a następnie porównać te odległości ze zmierzoną odległością zatrzymania ($s_{zmierzone}$). Skorygowaną odległość zatrzymania ($s_{standardowe}$) odniesioną do warunków standardowych oblicza się w następujący sposób :

$$\text{Wzór (2.1)} \quad s_{standardowe} = s_{zmierzone} \cdot \frac{s_{referencyjne}}{s_{rzeczywiste}} \leq \text{wartość graniczna}$$

zgodnie z pkt 2.1 lit. a) lub b) niniejszej instrukcji.

Jeżeli, zgodnie z pkt 2.2 niniejszej instrukcji statek podczas przeprowadzania próby manewru zatrzymania był załadowany w granicach 70 – 100 % swojej maksymalnej nośności, w celu obliczenia wartości $s_{standardowe}$ należy wykorzystać wyporność ($D_{referencyjne} = D_{rzeczywiste}$) odpowiadającą załadowaniu statku w czasie próby, aby wyznaczyć $s_{referencyjne}$ i $s_{rzeczywiste}$.

Jeżeli z obliczeń $s_{standardowe}$ wg wzoru 2.1 wynika, że dana wartość graniczna została przekroczona lub nie została osiągnięta, wartość $s_{referencyjne}$ należy zmniejszyć lub zwiększyć poprzez zmianę $D_{referencyjne}$ tak, aby uzyskać odpowiednią wartość graniczną ($s_{standardowe} =$ dana wartość graniczna). Należy odpowiednio ustalić maksymalną dopuszczalną wyporność dla żeglugi z prądem wody.

3. Zgodnie z wartościami granicznymi podanymi w pkt 2.1 lit. a) i b) niniejszej instrukcji, oblicza się tylko odległości zatrzymania zmierzone:
 - w I fazie manewru (przeusterowanie układu napędowego na pracę 'cała wstecz'): s_I
 - oraz
 - w II fazie manewru (zakończenie pracy 'cała wstecz' układu napędowego w chwili, gdy statek zatrzymał się względem wody): s_{II}

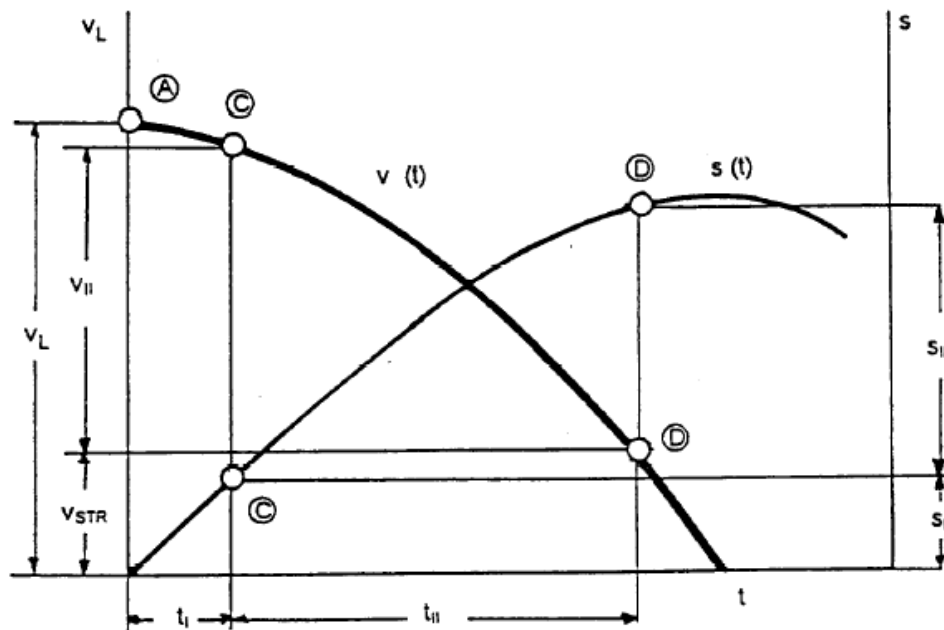
(zob. rys. 1). Całkowita odległość zatrzymania (s_{total}) wynosi zatem:

$$\text{Wzór (3.1)} \quad s_{total} = s_I + s_{II}$$

4. Poszczególne odległości zatrzymania oblicza się w następujący sposób:

Obliczenie manewru zatrzymania

Rysunek 2: Wykres



Wzory obliczeń:

z zastosowaniem następujących współczynników

- 4.1 $S_I = k_1 \cdot v_L \cdot t_I$ $t_I \leq 20 \text{ s}$ - k_1 według tabeli 1
- 4.2 $S_{II} = k_2 \cdot v_{II}^2 \cdot \frac{D \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR}}{v_{II}}\right)$ - k_2, k_3, k_4 według tabeli 1
- 4.3 $R_{TmII} = \left(\frac{R_T}{v^2}\right) \cdot (k_7 \cdot k_6 \cdot (v_L - v_{STR}))^2$ - k_6, k_7 według tabeli 1
- R_T/v^2 według tabeli 3
- 4.4 $R_G = i \cdot D \cdot \rho \cdot g \cdot 10^{-6}$
- 4.5 $v_{II} = k_6 \cdot (v_L - v_{STR})$ - k_6 według tabeli 1
- 4.6 $F_{POR} = f \cdot P_B$ - f według tabeli 2
- 4.7 $t_{II} = \frac{s_{II}}{v_{II} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR}}{v_{II}}\right)}$ - k_4 według tabeli 1

We wzorach 4.1-4.7:

v_L	Prędkość względem brzegu w momencie rozpoczęcia przesterowania układu napędowego na pracę wstecz	(m/s)
t_I	Czas przesterowania na pracę wstecz	(s)
v_{II}	Prędkość względem wody po zakończeniu przesterowania układu napędowego na pracę wstecz	(m/s)
D	Wyporność	(m ³)
F_{POR}	Uciąg na palu przy wstecznym ciągu śruby	(kN)
P_B	Moc silnika napędowego	(kW)
R_{TmII}	Średni opór statku w II fazie manewru	(kN)
R_G	Opór związany z nachyleniem nurtu wody	(kN)
i	Nachylenie nurtu wody w m/km (w przypadku braku danych należy przyjąć wartość 0,16)	(m/km)
v_{STR}	Średnia prędkość nurtu wody	(m/s)
g	Przyspieszenie ziemskie (9,81)	(m/s ²)
ρ	Gęstość wody, dla wody słodkiej $\rho = 1000$	(kg/m ³)
T	Maksymalne zanurzenie (statku lub zestawu)	(m)
h	Głębokość wody	(m)
B	Szerokość statku lub zestawu	(m)
L	Długość statku lub zestawu	(m)

Współczynniki do wzorów 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 i 4.7 można przyjąć z poniższych tabel.

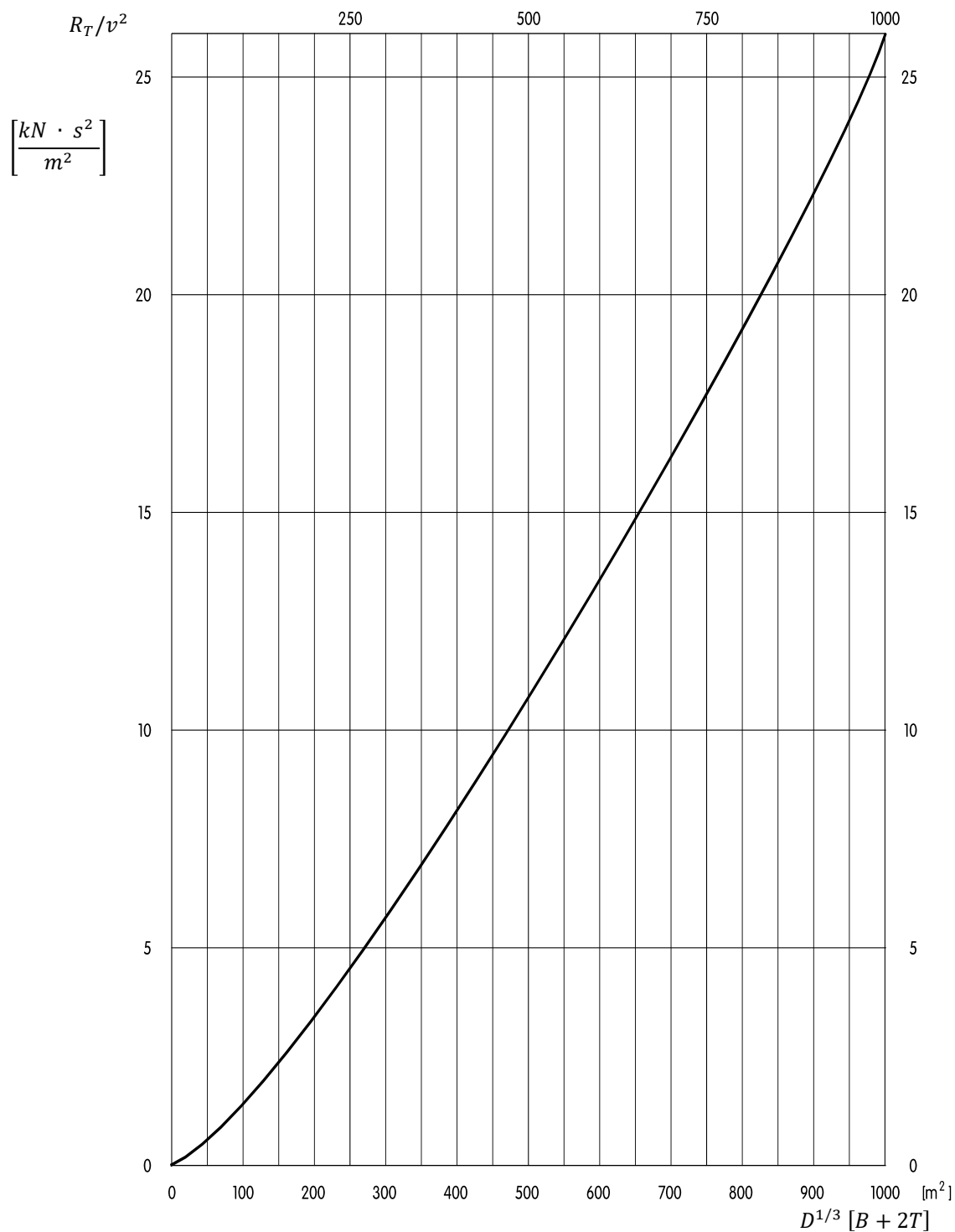
Tabela 1: k Współczynniki dla:

- a) STATKÓW MOTOROWYCH TOWAROWYCH, ZBIORNIKOWCÓW MOTOROWYCH i ZESTAWÓW jednorzędowych
- b) ZESTAWÓW dwurzędowych
- c) ZESTAWÓW trzyczędowych

	a)	b)	c)	Jednostki
k_1	0,95	0,95	0,95	-
k_2	0,115	0,120	0,125	$\frac{k_g \cdot s^2}{m^4}$
k_3	1,20	1,15	1,10	-
k_4	0,48	0,48	0,48	-
k_6	0,90	0,85	0,80	-
k_7	0,58	0,55	0,52	-

Tabela 2: Współczynnik f dla stosunku uciągu na palu przy wstecznym ciągu śruby do mocy silników napędowych

Układ napędowy	f	Jednostki
Dysze nowego typu z zaokrągloną krawędzią tylną	0,118	kN/kW
Dysze starego typu z ostrą krawędzią tylną	0,112	kN/kW
Śruby bez dysz	0,096	kN/kW
Sterośruby z dyszami (na ogół z ostrą krawędzią tylną)	0,157	kN/kW
Sterośruby bez dysz	0,113	kN/kW

Tabela 3: Wykres dotyczący obliczania oporu w celu wyznaczenia wartości R_T/v^2 względem $D^{1/3} [B + 2T]$:

Dodatek do załącznika 2 do instrukcji ESI-II-3
Przykłady zastosowania załącznika 2
(ocena wyników prób manewru zatrzymania)

Przykład I

1. Dane dotyczące statków i zestawu

Formacja: typowy statek motorowy towarowy szczepiony z barką pchaną (Europa IIa)

	L [m]	B [m]	T_{max} [m]	Tgf^*_{max} [t]	D_{max} [m ³]	P_B [kW]
Statek motorowy towarowy	110	11,4	3,5	2 900	3 731	1 500
Barka pchana	76,5	11,4	3,7	2 600	2 743	-
Zestaw	110	22,8	3,7	5 500	6 474	1 500

Układ napędowy statku motorowego towarowego: dysze nowego typu z zaokrągloną krawędzią tylną

* Tgf = nośność.

2. Wartości zmierzone podczas manewru zatrzymania

Prędkość nurtu wody: $v_{STR_{rzeczywiste}} = 1,4 \text{ m/s} \approx 5,1 \text{ km/h}$

Prędkość statku (względem wody): $v_{S_{rzeczywiste}} = 3,5 \text{ m/s} \approx 12,5 \text{ km/h}$

Prędkość statku (względem brzegu): $v_{L_{rzeczywiste}} = 4,9 \text{ m/s} \approx 17,6 \text{ km/h}$

Czas przesterowania układu napędowego na pracę wstecz (zmierzony) (od pkt A do C): $t_l = 16 \text{ s}$

Odległość zatrzymania się względem wody (od pkt A do D): $S_{ZMIERZONE} = 340 \text{ m}$

Stopień załadowania (ewentualnie oszacowany): $D_{rzeczywiste} = 5179 \text{ m}^3 \approx 0,8 D_{max}$

Rzeczywiste zanurzenie zestawu: $T_{rzeczywiste} = 2,96 \text{ m} \approx 0,8 T_{max}$

3. Wartość graniczna zgodnie z pkt 2.1 lit. a) lub b), którą należy porównać z $S_{standardowe}$

Ponieważ $B > 11,45 m$ i ponieważ zestaw porusza się po wodzie płynącej, dla tego zestawu przyjmuje się następującą wartość graniczną zgodnie pkt 2.1 lit. a):

$$S_{standardowe} \leq 550 m$$

4. Wyznaczenie skorygowanej odległości zatrzymania odniesionej do warunków standardowych

- **Wartość zmierzona** zgodnie z załącznikiem 1 (zob. pkt 2):

$$S_{zmierzone} = 340 m$$

- **Należy obliczyć:**

$S_{rzeczywiste}$ jako suma

$S_{I_{rzeczywiste}}$ (ze wzoru 4.1 w załączniku 2 przedstawiając wartość $v_{L_{rzeczywiste}}$)

i $S_{II_{rzeczywiste}}$ (ze wzorów 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 i 4.6 w załączniku 2 przedstawiając rzeczywiste wartości prędkości $v_{II_{rzeczywiste}}$, $v_{STR_{rzeczywiste}}$, $D_{rzeczywiste}$)

$S_{referencyjne}$ jako suma

$S_{I_{referencyjne}}$ (ze wzoru 4.1 w załączniku 2 przedstawiając wartość $v_{L_{referencyjne}}$)

$S_{II_{referencyjne}}$ (ze wzorów 4.2-4.6 w załączniku 2 przedstawiając rzeczywiste wartości prędkości zgodnie z pkt 2.1 instrukcji, oraz zakładając, że stopień załadowania jest większy niż 70 % maksymalnego ($\approx 80\%$): $D_{referencyjne} = D_{rzeczywiste}$ i $T_{referencyjne} = T_{rzeczywiste}$)

- **w celu sprawdzenia warunku:**

$$S_{STANDARDOWE} = S_{ZMIERZONE} \cdot \frac{S_{REFERENCYJNE}}{S_{RZECZYWISTE}} \leq 550 m$$

4.1 Współczynniki do obliczeń przyjęte z załącznika 2

Tabela1

$$\text{dla } s_{I_{rzeczywiste}} \text{ i } s_{I_{referencyjne}} \quad k_1 = 0,95$$

$$\begin{aligned} \text{dla } s_{II_{rzeczywiste}} \text{ i } s_{II_{referencyjne}} \\ k_2 &= 0,12 \\ k_3 &= 1,15 \\ k_4 &= 0,48 \\ k_6 &= 0,85 \\ k_7 &= 0,55 \end{aligned}$$

Tabela 2 (dysze nowego typu z zaokrągloną krawędzią tylną)

$$f = 0,118$$

4.2 Obliczanie $s_{rzeczywiste}$

- a) $s_{I_{rzeczywiste}}$ dla wartości zmierzonych podczas manewru zatrzymania (wzór 4.1)

$$\begin{aligned} s_{I_{rzeczywiste}} &= k_1 \cdot v_{L_{rzeczywiste}} \cdot t_{I_{rzeczywiste}} \\ s_{I_{rzeczywiste}} &= 0,95 \cdot 4,9 \cdot 16 = 74,5 \text{ m} \end{aligned}$$

- b) Wzór na $s_{II_{rzeczywiste}}$

$$s_{II_{rzeczywiste}} = k_2 \cdot v_{II_{rzeczywiste}}^2 \cdot \frac{D_{rzeczywiste} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII_{rzeczywiste}} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR_{rzeczywiste}}}{v_{II_{rzeczywiste}}} \right)$$

- c) Obliczenie $R_{TmII_{rzeczywiste}}$ na podstawie tabeli 3 i wzoru 4.3 w załączniku 2

$$D_{rzeczywiste}^{1/3} = 5179^{1/3} = 17,3 \text{ [m]}$$

$$D_{rzeczywiste}^{1/3} \cdot (B + 2 \cdot T_{rzeczywiste}) = 17,3 \cdot (22,8 + 5,92) = 496,8 \text{ [m}^2\text{]}$$

$$\text{na podstawie tabeli 3} \quad \frac{R_T}{v^2} = 10,8 \left(\frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right)$$

$$v_{L_{rzeczywiste}} - v_{STR_{rzeczywiste}} = 4,9 - 1,4 = 3,5 \text{ m/s}$$

$$\begin{aligned} R_{TmII_{rzeczywiste}} &= \frac{R_T}{v^2} \cdot \left(k_7 \cdot k_6 \cdot \left(v_{L_{rzeczywiste}} - v_{STR_{rzeczywiste}} \right) \right)^2 \\ &= 10,8 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,5)^2 = \mathbf{28,8 \text{ [kN]}} \end{aligned}$$

- d) Obliczenie oporu związanego z nachyleniem R_G ze wzoru 4.4

$$R_G = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot D_{rzeczywiste} \cdot \rho \cdot g) = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot 5179 \cdot 1000 \cdot 9,81) = \mathbf{8,13 [kN]}$$

- e) Obliczenie $v_{II_{rzeczywiste}}$ ze wzoru 4.5

$$v_{II_{rzeczywiste}} = k_6 \cdot (v_{L_{rzeczywiste}} - v_{STR_{rzeczywiste}}) = (0,85 \cdot 3,5) = 2,97 [m/s]$$

$$v_{II_{rzeczywiste}}^2 = 8,85 [m/s]^2$$

- f) Obliczenie F_{POR} ze wzoru 4.6 i tabeli 2

$$F_{POR} = 0,118 \cdot 1500 = \mathbf{177 [kN]}$$

- g) Obliczenie $s_{II_{rzeczywiste}}$ ze wzoru b) i z wykorzystaniem wyników c), d), e) i f)

$$s_{II_{rzeczywiste}} = \frac{0,12 \cdot 8,85 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,4}{2,97}\right)}{1,15 \cdot 177 + 28,8 - 8,13} \cdot 5179$$

$$s_{II_{rzeczywiste}} = \mathbf{228,9 m}$$

- h) Obliczenie całkowitej odległości ze wzoru 3.1

$$s_{I_{rzeczywiste}} = 74,51 + 228,9 = \mathbf{303,4 m}$$

Adnotacja:

Uwaga: Wartość wyrażenia $(R_{TmII} - R_G)$, będącego funkcją D , która w rzeczywistości wynosi 20,67 kN, jest stosunkowo mała w porównaniu z wartością $k_3 \cdot F_{POR}$ która w rzeczywistości wynosi 203,55 kN, i w związku z tym dla uproszczenia można przyjąć, że s_{II} jest proporcjonalne do D , tj. $s_{II} = Const \cdot D$.

4.3 Obliczenie $s_{referencyjne}$

Wartości początkowe:

$$v_{STR_{referencyjne}} = 1,5 \text{ m/s} \approx 5,4 \text{ km/h}$$

$$D_{referencyjne} = D_{rzeczywiste} = 5179 \text{ m}^3$$

$$v_{S_{referencyjne}} = 3,6 \text{ m/s} \approx 13 \text{ km/h}$$

$$T_{referencyjne} = T_{rzeczywiste} = 2,96 \text{ m}$$

$$v_{L_{referencyjne}} = 5,1 \text{ m/s} \approx 18,4 \text{ km/h}$$

$$a) \quad s_{I_{referencyjne}} = k_1 \cdot v_{L_{referencyjne}} \cdot t_I$$

$$s_{I_{referencyjne}} = 0,95 \cdot 5,1 \cdot 16 = \mathbf{77,50 \text{ m}}$$

$$b) \quad s_{II_{referencyjne}} = k_2 \cdot v_{II_{referencyjne}}^2 \cdot \frac{D_{referencyjne} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII_{referencyjne}} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR_{referencyjne}}}{v_{II_{referencyjne}}} \right)$$

c) Obliczenie $R_{TmII_{referencyjne}}$

$$\frac{R_T}{v^2} = 10,8 \left(\frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right) \quad \text{jak w pkt 4.2, ponieważ } B, D \text{ i } T \text{ pozostają niezmienione}$$

$$v_{L_{referencyjne}} - v_{STR_{referencyjne}} = 3,6 \text{ [m/s]}$$

$$R_{TmII_{referencyjne}} = \frac{R_T}{v^2} \cdot \left(k_7 \cdot k_6 \cdot \left(v_{L_{referencyjne}} - v_{STR_{referencyjne}} \right) \right)^2 \\ = 10,8 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,6)^2 = \mathbf{30,99 \text{ [kN]}}$$

d) Opór wynikający z nachylenia nurtu wody R_G jak w pkt. 4.2e) Obliczenie $v_{II_{referencyjne}}$

$$v_{II_{referencyjne}} = k_6 \cdot \left(v_{L_{referencyjne}} - v_{STR_{referencyjne}} \right) = 0,85 \cdot 3,6 = \mathbf{3,06 \text{ [m/s]}}, v_{II_{referencyjne}}^2 \\ = 9,36 \text{ [m/s]}^2$$

f) F_{POR} jak w pkt 4.2.

- g) Obliczenie $s_{II_{referencyjne}}$ ze wzoru b) z wykorzystaniem wyników z lit. c)–f)

$$s_{II_{referencyjne}} = \frac{0,12 \cdot 9,36 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,5}{3,06}\right)}{1,15 \cdot 177 + 30,99 - 8,13} \cdot 5179$$

$$= \underbrace{0,0472}_{Const_{referencyjne}} \cdot 5179 = \mathbf{244,5\ m}$$

$Const_{referencyjne}$

- h) Obliczenie całkowitej odległości

$$s_{referencyjne} = s_{I_{referencyjne}} + s_{II_{referencyjne}} = 77,5 + 244,5 = \mathbf{322\ m}$$

4.4 Sprawdzenie zgodności z wartością dopuszczalnej odległości zatrzymania w standardowych warunkach $s_{standardowe}$

ze wzoru 2.1 w załączniku 2

$$s_{standardowe} = s_{zmierzone} \cdot \frac{s_{referencyjne}}{s_{rzeczywiste}} = 340 \cdot \frac{322}{303,4} = \mathbf{360,8\ m} < 550\ m$$

Wniosek:

Uzyskana wartość jest znacznie niższa od dopuszczalnej wartości granicznej, tj.

- przy rzeczywistym stopniu załadowania ($0,8 \cdot D_{max}$), zestaw może zostać bez problemu dopuszczony do żeglugi z prądem wody,
- możliwe jest zwiększenie stopnia załadowania, który można obliczyć w sposób pokazany w pkt 5 poniżej.

5. Możliwe zwiększenie $D_{rzeczywiste}$ dla żeglugi z prądem wody

$$(S_{standardowe})_{Limit} = S_{zmierzzone} \cdot \frac{(S_{referencyjne})_{Limit}}{S_{rzeczywiste}} = 550 \text{ m}$$

$$(S_{referencyjne})_{Limit} = 550 \cdot \frac{S_{rzeczywiste}}{S_{zmierzzone}} = 550 \cdot \frac{303,4}{340} = 490,8 \text{ m}$$

Przy $s_{IIreferencyjne} = Const_{referencyjne} \cdot D$ zgodnie z uwagą w pkt 4.2

$$\begin{aligned} (S_{referencyjne})_{Limit} &= (s_{Ireferencyjne} + s_{IIreferencyjne})_{Limit} \\ &= s_{Ireferencyjne} + 0,0472 \cdot (D_{referencyjne})_{Limit} \end{aligned}$$

Stąd

$$(D_{referencyjne})_{Limit} = \frac{(S_{referencyjne})_{Limit} - s_{Ireferencyjne}}{0,0472} = \frac{490,8 - 77,5}{0,0472} = 8756 \text{ m}^3$$

Z obliczeń tych wynika, że:

ponieważ $(D_{referencyjne})_{Limit} > D_{max}$ ($8756 > 6474$) formacja taka (zob. pkt 1) może zostać dopuszczona do żeglugi z prądem wody przy pełnym obciążeniu.

Przykład II

1. Dane dotyczące statków i zestawu

Formacja: duży statek motorowy towarowy-pchacz
 2 barki pchane sprzężone z przodu oraz
 1 barka pchana sprzężona bocznie

	L [m]	B [m]	T_{max} [m]	$T_{gf}^*_{max}$ [t]	D_{max} [m ³]	P_B [kW]
Statek motorowy towarowy-pchacz	110	11,4	3,5	2 900	3 731	1 500
Każda barka	76,5	11,4	3,7	2 600	2 743	-
Zestaw	186,5	22,8	3,7	10 700	11 960	1 500

Układ napędowy statku motorowego towarowego z napędem własnym: dysze nowego typu z zaokrągloną krawędzią tylną.

* T_{gf} = nośność

2. Wartości zmierzone podczas manewru zatrzymania

Prędkość nurtu wody: $v_{STR_{rzeczywiste}} = 1,4 \text{ m/s} \approx 5,1 \text{ km/h}$

Prędkość statku (względem wody): $v_{S_{rzeczywiste}} = 3,5 \text{ m/s} \approx 12,5 \text{ km/h}$

Prędkość statku (względem brzegu): $v_{L_{rzeczywiste}} = 4,9 \text{ m/s} \approx 17,6 \text{ km/h}$

Czas przesterowania na pracę wstecz (zmierzony) (od pkt A do C): $t_I = 16 \text{ s}$

Odległość zatrzymania się względem wody (od pkt A do D): $s_{zmierzona} = 580 \text{ m}$

Stopień załadowania (ewentualnie oszacowany): $D_{rzeczywiste} = 9568 \text{ m}^3 \approx 0,8 D_{max}$

Rzeczywiste zanurzenie zestawu: $T_{rzeczywiste} = 2,96 \text{ m} \approx 0,8 T_{max}$

3. Wartość graniczna według pkt 2.1 lit. a) lub b) instrukcji, którą należy porównać z $s_{standardowe}$

Ponieważ $B > 11,45 \text{ m}$ a zestaw porusza się po wodzie płynącej, dla takiego zestawu przyjmuje się następującą wartość zgodnie z pkt 2.1 lit. a):

$$s_{standardowe} \leq 550 \text{ m}$$

4. Wyznaczenie skorygowanej odległości zatrzymania odniesionej do warunków standardowych

- **Zmierzona wartość:**

$$s_{\text{zmierzone}} = 580 \text{ m}$$

- **Należy obliczyć:**

$s_{\text{rzeczywiste}}$ jako suma

$s_{I\text{rzeczywiste}}$ (ze wzoru 4.1 w załączniku 2, podstawiając wartość $v_{L\text{rzeczywiste}}$)

i $s_{II\text{rzeczywiste}}$ (ze wzorów 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 i 4.6 w załączniku 2, podstawiając rzeczywiste wartości prędkości $v_{L\text{rzeczywiste}}$), (zob. pkt 2 powyżej) oraz $D_{\text{rzeczywiste}}$).

$s_{\text{referencyjne}}$: jako suma $s_{I\text{referencyjne}} + s_{II\text{referencyjne}}$ (ze wzorów 4.1–4.6 w załączniku 2, podstawiając referencyjne wartości prędkości, oraz na podstawie załącznika 2, ponieważ stopień załadowania > 70 % maksymalnego, gdzie $D_{\text{referencyjne}} = D_{\text{rzeczywiste}}$ oraz $T_{\text{referencyjne}} = T_{\text{rzeczywiste}}$)

- **w celu sprawdzenia warunku:**

$$s_{\text{standardowe}} = s_{\text{zmierzone}} \cdot \frac{s_{\text{referencyjne}}}{s_{\text{rzeczywiste}}} \leq 550 \text{ m}$$

- w przeciwnym wypadku należy również obliczyć:

$$s_{\text{standardowe}}^* = 550 \text{ m redukując } D_{\text{rzeczywiste}} \text{ do } D^*.$$

4.1 Współczynniki do obliczeń na podstawie załącznika 2

Tabela 1

$$\text{dla } s_{I\text{rzeczywiste}} \text{ i } s_{I\text{referencyjne}} \quad k_1 = 0,95$$

$$\begin{aligned} \text{dla } s_{II\text{rzeczywiste}} \text{ i } s_{II\text{referencyjne}} \\ k_2 &= 0,12 \\ k_3 &= 1,15 \\ k_4 &= 0,48 \\ k_6 &= 0,85 \\ k_7 &= 0,55 \end{aligned}$$

Tabela 2 (dysze nowego typu z zaokrągloną krawędzią tylną)

$$f = 0,118$$

4.2 Obliczenie $s_{rzeczywiste}$

- a)
- $s_{II\text{ rzeczywiste}}$
- wykorzystując wartości zmierzone podczas prób manewrów zatrzymania

$$s_{I\text{ rzeczywiste}} = k_1 \cdot v_{L\text{ rzeczywiste}} \cdot t_{I\text{ rzeczywiste}}$$

$$s_{I\text{ rzeczywiste}} = 0,95 \cdot 4,8 \cdot 16 = 73 \text{ m}$$

- b) Wzór na
- $s_{II\text{ rzeczywiste}}$

$$s_{II\text{ rzeczywiste}} = k_2 \cdot v_{II\text{ rzeczywiste}}^2 \cdot \frac{D_{rzeczywiste} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII\text{ rzeczywiste}} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR\text{ rzeczywiste}}}{v_{II\text{ rzeczywiste}}} \right)$$

- c) Obliczenie
- $R_{TmII\text{ rzeczywiste}}$
- na podstawie tabeli 3 i wzoru 4.3 w załączniku 2

$$D_{rzeczywiste}^{1/3} = 9568^{1/3} = 21,2 \text{ [m]}$$

$$D_{rzeczywiste}^{1/3} \cdot (B + 2 \cdot T_{rzeczywiste}) = 21,2 \cdot (22,8 + 5,92) = 609 \text{ [m}^2\text{]}$$

z tabeli 3 $\frac{R_T}{v^2} = 14 \left(\frac{\text{kN} \cdot \text{s}^2}{\text{m}^2} \right)$

$$v_{L\text{ rzeczywiste}} - v_{STR\text{ rzeczywiste}} = 4,8 - 1,4 = 3,4 \text{ m/s}$$

$$R_{TmII\text{ rzeczywiste}} = \frac{R_T}{v^2} \cdot \left(k_7 \cdot k_6 \cdot (v_{L\text{ rzeczywiste}} - v_{STR\text{ rzeczywiste}}) \right)^2 = 14 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,4)^2$$

$$= 35,4 \text{ [kN]}$$

- d) Obliczenie oporu wynikającego z nachylenia
- R_G
- ze wzoru 4.4 w załączniku 2

$$R_G = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot D_{IST} \cdot \rho \cdot g) = 10^{-6} \cdot (0,16 \cdot 9568 \cdot 1000 \cdot 9,81) = 15,02 \text{ [kN]}$$

- e) Obliczenie
- $v_{II\text{ rzeczywiste}}$
- ze wzoru 4.5 w załączniku 2

$$v_{II\text{ rzeczywiste}} = k_6 \cdot (v_{L\text{ rzeczywiste}} - v_{STR\text{ rzeczywiste}}) = 2,89 \text{ [m/s]}$$

$$v_{II\text{ rzeczywiste}}^2 = 8,35 \text{ [m/s]}^2$$

- f) Obliczenie F_{POR} na podstawie wzoru 4.6 i tabeli 2

$$F_{POR} = 0,118 \cdot 1500 = \mathbf{177 [kN]}$$

- g) Obliczenie $s_{II_{rzeczywiste}}$ ze wzoru b) i z wykorzystaniem wyników c), d), e) i f)

$$s_{II_{rzeczywiste}} = \frac{0,12 \cdot 8,35 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,4}{2,89}\right)}{1,15 \cdot 177 + 35,4 - 15,02} \cdot 9568$$

$$s_{II_{rzeczywiste}} = \mathbf{402 m}$$

- h) Obliczenie całkowitej odległości ze wzoru 3.1

$$s_{I_{rzeczywiste}} = 73 + 402 = \mathbf{475 m}$$

4.3 Obliczenie $s_{referencyjne}$

Wartości początkowe:

$$v_{STR_{referencyjne}} = 1,5 \text{ m/s} \approx 5,4 \text{ km/h}$$

$$D_{referencyjne} = D_{rzeczywiste} = 9568 \text{ m}^3$$

$$v_{S_{referencyjne}} = 3,6 \text{ m/s} \approx 13 \text{ km/h}$$

$$T_{referencyjne} = T_{rzeczywiste} = 2,96 \text{ m}$$

$$v_{L_{referencyjne}} = 5,1 \text{ m/s} \approx 18,4 \text{ km/h}$$

a) $s_{I_{referencyjne}} = k_1 \cdot v_{L_{referencyjne}} \cdot t_I$

$$s_{I_{referencyjne}} = 0,95 \cdot 5,1 \cdot 16 = \mathbf{77,50 m}$$

b)
$$s_{II_{referencyjne}} = k_2 \cdot v_{II_{referencyjne}}^2 \cdot \frac{D_{referencyjne} \cdot g}{k_3 \cdot F_{POR} + R_{TmII_{referencyjne}} - R_G} \cdot \left(k_4 + \frac{v_{STR_{referencyjne}}}{v_{II_{referencyjne}}} \right)$$

- c) Obliczenie
- $R_{TmIIreferencyjne}$

$$\frac{R_T}{v^2} = 14,0 \left(\frac{kN \cdot s^2}{m^2} \right) \quad \text{jak w pkt 4.2, ponieważ } B, D \text{ i } T \text{ pozostają niezmienione}$$

$$v_{Lreferencyjne} - v_{STRreferencyjne} = 3,6 [m/s]$$

$$R_{TmIIreferencyjne} = 14,0 \cdot (0,55 \cdot 0,85 \cdot 3,6)^2 = \mathbf{39,6 [kN]}$$

- d) Opór wynikający z nachylenia
- R_G
- jak w pkt 4.2

- e) Obliczenie
- $v_{IIreferencyjne}$

$$v_{IIreferencyjne} = 0,85 \cdot 3,6 = \mathbf{3,06 [m/s]}, \quad v_{IIreferencyjne}^2 = 9,36 [m/s]^2$$

- f)
- F_{POR}
- jak w pkt 4.2

- g) Obliczenie
- $s_{IIreferencyjne}$
- ze wzoru b) i z wykorzystaniem wyników c)–f)

$$s_{IIreferencyjne} = \frac{0,12 \cdot 9,36 \cdot 9,81 \cdot \left(0,48 + \frac{1,5}{3,06} \right)}{1,15 \cdot 177 + 39,6 - 15,02} \cdot 9568$$

$$= \underbrace{0,04684} \cdot 9568 = \mathbf{448 m}$$

$$Const_{referencyjne}$$

- h) Obliczenie całkowitej odległości

$$s_{referencyjne} = s_{Ireferencyjne} + s_{IIreferencyjne} = 77,5 + 448 = \mathbf{525,5 m}$$

4.4 Sprawdzenie zgodności z wartością dopuszczalnej odległości zatrzymania w standardowych warunkach $s_{standardowe}$

na podstawie wzoru 2.1 w załączniku 2

$$s_{standardowe} = s_{zmierzone} \cdot \frac{s_{referencyjne}}{s_{rzeczywiste}} = 580 \cdot \frac{525,5}{475} = \mathbf{641 m} > 550 m$$

Wniosek:

Wartość graniczna została wyraźnie przekroczona; dopuszczenie do żeglugi z prądem wody jest możliwe jedynie po ograniczeniu stopnia załadowania. Ograniczony stopień załadowania można wyznaczyć zgodnie z pkt 5 poniżej.

5. Dopuszczalna wyporność D^* dla żeglugi z prądem wody

według wzoru 2.1 w załączniku 2

$$s_{standardowe} = s_{zmierzone} \cdot \frac{s^*_{referencyjne}}{s_{rzeczywiste}} = 550 \text{ m}$$

Stąd:

$$s^*_{referencyjne} = 550 \cdot \frac{s_{rzeczywiste}}{s_{zmierzone}} = s_{Ireferencyjne} + s^*_{IIreferencyjne}$$

$$s^*_{IIreferencyjne} = Const_{referencyjne} \cdot D^* = 0,04684 \cdot D^*$$

$$D^* = \frac{550 \cdot \frac{475}{580} - 77,5}{0,04684} = 7950 \text{ [m}^3\text{]}$$

Rezultat:

Ponieważ w żegludze z prądem wody dopuszczalna wyporność D^* wynosi jedynie około 7950 m³

$$\frac{dopuszcz.Tgf}{max.Tgf} = \frac{D^*}{D_{max}} = \frac{7950}{11960} = 0,66$$

Dopuszczalna nośność (zob. pkt 1):

$$0,66 \cdot 10700 = \mathbf{7112 \text{ t}}$$

ESI-II-4

ZDOLNOŚĆ WYKONANIA MANEWRU OMIJANIA I WŁAŚCIWOŚCI ZWROTU

(art. 5.09 i 5.10 w związku z art. 5.02 ust. 1, 5.03 ust. 1, 5.04 i 21.06)

1. Warunki ogólne i warunki graniczne dotyczące próby wykonania manewru omijania

- 1.1 Zgodnie z art. 5.09 statki i zestawy muszą być zdolne do wykonania manewru omijania w odpowiednim czasie, a właściwości te wykazuje się za pomocą manewrów omijania przeprowadzanych na odcinku próbnym zgodnie z art. 5.03. Właściwości te są wykazywane za pomocą symulacji manewrów omijania na prawą i na lewą burtę przy zachowaniu wymaganych parametrów, wskutek czego nie mogą być przekroczone wartości graniczne czasu dla określonych prędkości zwrotu w przypadku przełożenia steru na drugą stronę i sprawdzenia jego położenia.

Podczas prób należy zachować zgodność z wymaganiami określonymi w części 2, przy czym głębokość wody pod stępką powinna wynosić co najmniej 20 % zanurzenia statku lub zestawu, ale nie mniej niż 0,50 m.

2. Procedura próby wykonania manewru omijania i zapisywanie danych (wykres w załączniku 1)

- 2.1 Manewry omijania wykonuje się w następujący sposób:

W momencie rozpoczęcia manewru (czas $t_0 = 0$ s, prędkość zwrotu $r = 0^\circ/\text{min}$, kąt wychylenia steru $\delta_0 = 0^\circ$, prędkość układu napędowego stała), statek lub zestaw powinien płynąć ze stałą prędkością $V_0 = 13$ km/h względem wody. Manewr omijania na lewą lub prawą burtę jest inicjowany poprzez zmianę kąta położenia steru. Na początku manewru należy wychylić ster o kąt δ , lub, w przypadku sterów aktywnych, zespół sterowniczy o kąt δ_a , zgodnie ze wskazówkami w punkcie 2.3. Kąt ten (np. 20° na prawą burtę) należy utrzymywać do czasu osiągnięcia prędkości zwrotu r_1 podanej w pkt 2.2 dla danych wymiarów statku lub zestawu. Gdy prędkość zwrotu osiągnie wartość r_1 należy odnotować czas t_1 i wychylić ster na przeciwną burtę o taki sam kąt (np. 20° na lewą burtę) w celu zredukowania prędkości zwrotu do wartości $r_2 = 0$ a następnie zapewnienia ponownego jej wzrostu do wartości r_3 podanej w pkt 2.2. Gdy prędkość zwrotu osiągnie wartość $r_2 = 0$, należy odnotować czas t_2 . Kiedy prędkość zwrotu osiągnie wartość r_3 podanej w pkt 2.2, należy odnotować czas t_3 i wychylić ster na przeciwną burtę o taki sam kąt δ , aby zakończyć rotację. Kiedy prędkość zwrotu osiągnie wartość $r_4 = 0$, należy odnotować czas t_4 i sprowadzić statek lub zestaw na pierwotny kurs.

2.2 W celu osiągnięcia prędkości zwrotu r_4 należy zachować zgodność z następującymi wartościami granicznymi, uzależnionymi od wymiarów statku lub zestawu oraz głębokości akwenu h :

	Wymiary statku lub zestawu $L \times B$	Wymagana prędkość zwrotu $r_1 = r_3$ [°/min]		Wartości graniczne czasu t_4 (s) dla wody płytkiej i wody głębokiej		
		$\delta = 20^\circ$	$\delta = 45^\circ$	$1,2 \leq h/T \leq 1,4$	$1,4 < h/T \leq 2$	$h/T > 2$
1	Wszystkie statki motorowe towarowe, zbiornikowce motorowe, statki pasażerskie i motorowe urządzenia pływające; zestawy jednorzędowe $\leq 110 \times 11,45$	20°/min	28°/min	150 s	110 s	110 s
2	Zestawy jednorzędowe nieprzekraczające $193 \times 11,45$ lub zestawy dwurzędowe nieprzekraczające $110 \times 22,90$	12°/min	18°/min	180 s	130 s	110 s
3	Zestawy dwurzędowe $\leq 193 \times 22,90$	8°/min	12°/min	180 s	130 s	110 s
4	Zestawy dwurzędowe nieprzekraczające $270 \times 22,90$ lub zestawy trzyrzędowe nieprzekraczające $193 \times 34,35$	6°/min	8°/min	*)	*)	*)

*) Zgodnie z decyzją eksperta ds. nautyki

Wartości czasu t_1 , t_2 , t_3 i t_4 wymagane do uzyskania prędkości zwrotu r_1 , r_2 , r_3 i r_4 zapisuje się w sprawozdaniu z pomiaru zgodnie z załącznikiem 2. Wartości t_4 nie mogą przekroczyć wartości granicznych podanych w tabeli.

2.3 Należy wykonać co najmniej cztery manewry omijania:

- jeden manewr na prawą burtę z kątem wychylenia steru $\delta = 20^\circ$
- jeden manewr na lewą burtę z kątem wychylenia steru $\delta = 20^\circ$
- jeden manewr na prawą burtę z kątem wychylenia steru $\delta = 45^\circ$
- jeden manewr na lewą burtę z kątem wychylenia steru $\delta = 45^\circ$.

W razie potrzeby (np. w przypadku braku pewności co do zmierzonych wartości lub niezadowolającego wykonania manewrów) manewry omijania należy powtórzyć. Należy przestrzegać prędkości zwrotu podanych w pkt 2.2 oraz granicznych wartości czasu. W przypadku statków ze sterami aktywnymi lub sterami specjalnej konstrukcji istnieje możliwość wyboru innego położenia δ_a zespołu sterowniczego lub kąta wychylenia steru δ_a niż $\delta = 20^\circ$ i $\delta = 45^\circ$ na podstawie oceny eksperta i w zależności od rodzaju urządzenia sterowego.

2.4 Na statku powinien znajdować się wskaźnik skrętu umożliwiający określenie prędkości zwrotu zgodnie art. 7.06 ust. 1.

2.5 Zgodnie z art. 5.04 stopień załadowania podczas manewru omijania powinien wynosić od 70 % do 100 % maksymalnej nośności. Jeżeli próbę przeprowadza się przy mniejszym załadowaniu, dopuszczenie do żeglugi z prądem i pod prąd ogranicza się do tego stopnia załadowania.

Procedura przeprowadzania manewrów omijania oraz zastosowane pojęcia zostały przedstawione na wykresie w załączniku 1.

3. Właściwości zwrotu

Właściwości zwrotu statków i zestawów o długości (L) nieprzekraczającej 86 m szerokości (B) nieprzekraczającej 22,90 m uznaje się za wystarczające w rozumieniu art. 5.10, w związku z art. 5.02 ust. 1, jeżeli podczas manewru zwrotu pod prąd z początkową prędkością 13 km/h względem wody, nie zostaną przekroczone wartości graniczne dla zatrzymania statku płynącego

z prądem wody określone w instrukcji ESI-II-3. Głębokość wody pod stępką powinna spełniać warunki określone w części 1.1.

4. Pozostałe wymagania

4.1 Niezależnie od treści pkt 1-3, należy spełnić następujące wymagania:

- a) w przypadku urządzeń sterowych z napędem ręcznym jednemu obrotowi koła sterowego powinno odpowiadać wychylenie steru o co najmniej 3°;
- b) w przypadku urządzeń sterowych z napędem mechanicznym, dla całego zakresu wychyleń steru należy zapewnić średnią prędkość kątową 4°/s przy maksymalnym zanurzeniu płetwy steru.

Spełnienie tego wymogu powinno również zostać sprawdzone dla wychyleń steru od 35° na lewą burtę 35° na prawą burtę, gdy statek płynie z pełną prędkością. Dodatkowo należy sprawdzić, czy ster utrzymuje swoje maksymalne wychylenie, gdy układ napędowy statku rozwija pełną moc. W przypadku sterów aktywnych i sterów specjalnej konstrukcji przepis ten stosuje się odpowiednio.

4.2 Jeżeli w celu osiągnięcia wymaganych właściwości manewrowych konieczne jest użycie dodatkowych urządzeń, o których mowa w art. 5.05, muszą one spełniać wymagania określone w rozdziale 6, a w punkcie 52 świadectwa zdolności żeglugowej należy zamieścić następujące uwagi:

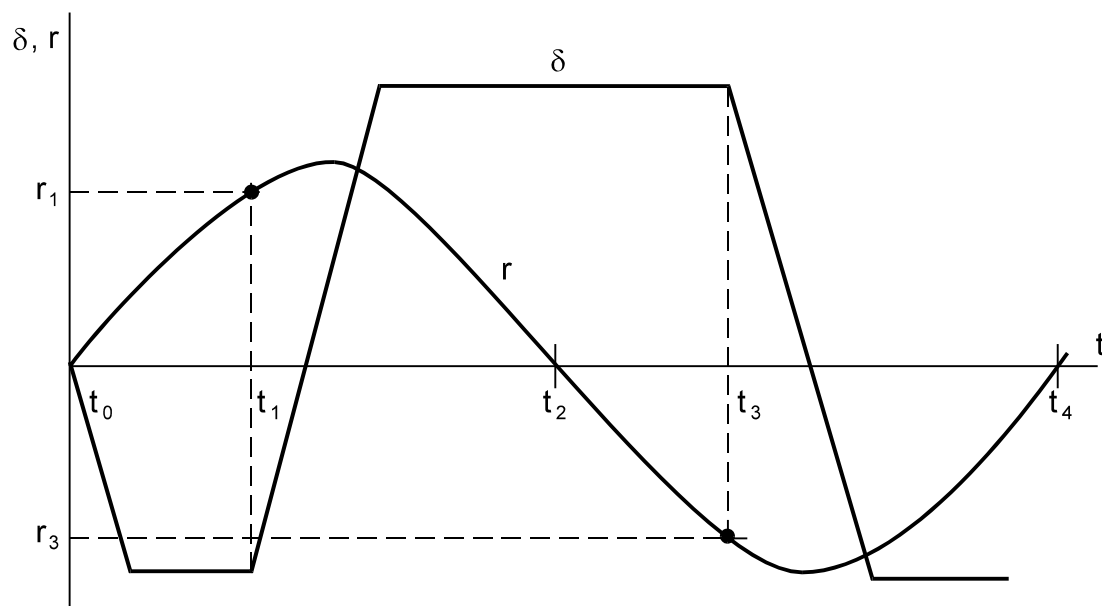
‘Stery boczne^{*)}/ dziobowe urządzenia sterowe*/ inne urządzenia* wymienione w punkcie 34 musi*/muszą* posiadać właściwości manewrowe określone w rozdziale 5.’

5. Zapisywanie danych i sprawozdania

Pomiary, sporządzanie sprawozdań i zapisywanie danych powinny odbywać się z zastosowaniem procedury określonej w załączniku 2.

^{*)} Niepotrzebne skreślić

Załącznik 1 do instrukcji ESI-II-4 Wykres manewru omijania



- t_0 = Rozpoczęcie manewru omijania
- t_1 = Czas osiągnięcia prędkości zwrotu r_1
- t_2 = Czas osiągnięcia prędkości zwrotu $r_2 = 0$
- t_3 = Czas osiągnięcia prędkości zwrotu r_3
- t_4 = Czas osiągnięcia prędkości zwrotu $r_4 = 0$ (koniec manewru omijania).
- δ = Kąt wychylenia steru [°]
- r = Prędkość zwrotu [°/min]

Załącznik 2 do instrukcji ESI-II-4

Sprawozdanie dotyczące manewru omijania i właściwości zwrotu

Organ inspekcyjny:

Data:

Nazwisko:

Nazwa jednostki:

Armator:

Typ jednostki

Obszar próby:

lub zestawu:

Poziom wody [m] :

 $L \times B$ [m x m] :Głębokość wody h [m]: T w trakcie badania [m] : h/T :

Prędkość nurtu [m/s]

Obciążenie
(podczas próby) [t] :% maksymalnej
nośności:

Wskaźnik skrętu

Rodzaj

:

Rodzaj konstrukcji steru: konstrukcja klasyczna/konstrukcja specjalna*)
Ster aktywny: tak/nie*)

Wyniki manewrów omijania:

Czas t_1 do t_4 wymagane dla manewru omijania	Kąt wychylenia steru δ lub δ_a *) przy którym rozpoczyna się manewr, oraz wymagane prędkości zwrotu $r_1 = r_3$				Uwagi
	$\delta = 20^\circ$ TB*) $\delta_a = \dots$ TB*)	$\delta = 20^\circ$ BB*) $\delta_a = \dots$ BB*)	$\delta = 45^\circ$ TB*) $\delta_a = \dots$ TB*)	$\delta = 45^\circ$ BB*) $\delta_a = \dots$ BB*)	
	$r_1 = r_3 = \dots \dots \dots$ °/min		$r_1 = r_3 = \dots \dots \dots$ °/min		
t_1 [s]					
t_2 [s]					
t_3 [s]					
t_4 [s]					
Wartość graniczna t_4 zgodnie z pkt 2.2	Wartość graniczna czasu $t_4 = \dots \dots \dots$ [s]				

*) Niepotrzebne skreślić

Właściwości zwrotu *)

Położenie geograficzne w momencie rozpoczęcia manewru zwrotu: km

Położenie geograficzne w momencie zakończenia manewru zwrotu: km

Maszyna sterowa

Rodzaj napędu: ręczny/mechaniczny*):

Wychylenie steru na każdy obrót koła sterowego*): °

Prędkość kątowna steru dla całego zakresu wychyleń*): °/s

Prędkość kątowna steru dla zakresu wychyleń od 35° na lewą burtę do 35° na prawą burtę *): °/s

ESI-II-5 POMIARY HAŁASU

(art. 3.04 ust. 7, art. 7.01 ust. 2, art. 7.03 ust. 6, art. 7.09 ust. 3, art. 8.08, art. 14.09 ust. 3, art. 15.02 ust. 5, art. 22.02 ust. 3 lit. b), i art. 22.03 ust. 1)

1. Przepisy ogólne

Dla potrzeb kontroli maksymalnego poziomu ciśnienia akustycznego hałasu podanego w niniejszym Standardzie, należy określić mierzone wartości, procedury pomiaru oraz warunki ilościowego i powtarzalnego rejestrowania poziomów ciśnienia akustycznego hałasu zgodnie z pkt 2 i 3/3a.

2. Przyrządy pomiarowe

Przyrząd pomiarowy musi spełniać wymagania klasy 1 zgodnie z normą europejską EN 61672-1 : 2013.

Przed każdą serią pomiarów i po jej zakończeniu na mikrofonie należy umieścić kalibrator klasy 1 zgodny z normą europejską EN 60942 : 2018 w celu dokonania kalibracji systemu pomiarowego. Raz w roku należy skontrolować zgodność kalibratora z wymogami normy europejskiej EN 60942 : 2018. Co dwa lata należy skontrolować zgodność urządzeń pomiarowych z wymogami normy europejskiej EN 61672-1 : 2013.

3. Pomiary hałasu w przypadku jednostek, które zostały zwodowane po 1 kwietnia 1976 r.

3.1 Na pokładzie statku

Pomiary należy przeprowadzać zgodnie z przepisami części 5–8 normy ISO 2923:1996, mierząc tylko ważony poziom ciśnienia akustycznego A.

3.2 Zanieczyszczenie hałasem emitowanym przez jednostkę

Poziom emisji z jednostek znajdujących się na śródlądowych drogach wodnych oraz w portach wyznaczany jest w drodze pomiarów zgodnie z częściami 7–11 normy EN ISO -2922:2013. Podczas pomiarów drzwi i okna maszynowni muszą być zamknięte.

3a. Pomiary hałasu w przypadku jednostek, które zostały zwodowane w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub przed tą datą

3a.1 Na pokładzie statku

Pomiary należy przeprowadzać w sposób zgodny z normą międzynarodową ISO 2923 : 1996, części 5–8, mierząc tylko ważony poziom ciśnienia akustycznego A.

Na zasadzie odstępstwa od ust. 7 poziom ciśnienia akustycznego w sterówce, w maszynowni oraz w pomieszczeniach rekreacyjnych i sypialnych określa się jako ważoną średnią energetyczną pomiarów dokonanych przy czterech warunkach pomiarowych, jak podano w tabeli poniżej.

Warunki pomiaru	% maksymalnej ciągłej mocy znamionowej (MCR)	% maksymalnej prędkości	Współczynnik wagowy
A	5 %	37 %	$W_A = 0,26$
B	25 %	63 %	$W_B = 0,37$

C	55 %	82 %	$W_C=0,23$
D	85 %	95 %	$W_D=0,14$

Ostateczny wynik pomiarów w poszczególnych pokojach oblicza się za pomocą następującego wzoru:

$$L_{waSN} = 10 * \log(W_A * 10^{(0,1*L_A)} + W_B * 10^{(0,1*L_B)} + W_C * 10^{(0,1*L_C)} + W_D * 10^{(0,1*L_D)})$$

gdzie:

- L_{waSN} = średnia ważona poziomu ciśnienia akustycznego dla statku w dB(A);
- L_A = zmierzony poziom ciśnienia akustycznego dla statku w dB(A) w warunkach pomiarowych A;
- L_B = zmierzony poziom ciśnienia akustycznego dla statku w dB(A) w warunkach pomiarowych B;
- L_C = zmierzony poziom ciśnienia akustycznego dla statku w dB(A) w warunkach pomiarowych C;
- L_D = zmierzony poziom ciśnienia akustycznego dla statku w dB(A) w warunkach pomiarowych D; oraz
- W_A, W_B, W_C, W_D = współczynniki ważenia dla warunków pomiarowych A, B, C i D.

3a.2 Hałas emitowany przez jednostkę

Poziom emisji z jednostek znajdujących się na śródlądowych drogach wodnych oraz w portach wyznaczany jest w drodze pomiarów zgodnie z częściami 7–11 normy EN ISO 2922 : 2013. Podczas pomiarów drzwi i okna maszynowni muszą być zamknięte.

4. Dokumentacja

Pomiary zapisuje się w sposób zgodny ze 'Sprawozdaniem z pomiaru hałasu'

- zawartym w załączniku 1 w przypadku jednostek, które zostały zwodowane po 1 kwietnia 1976 r,
- zawartym w załączniku 2 w przypadku jednostek, które zostały zwodowane w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub przed tą datą.

Załącznik 1**Sprawozdanie z pomiaru hałasu****- w przypadku jednostek, które zostały zwodowane po 1 kwietnia 1976 r. –****- na pokładzie statku zgodnie z normą ISO 2923 : 2003****- zanieczyszczenie hałasem emitowanym przez jednostkę zgodnie z normą****EN ISO 2922 : 2013*)****A Dane jednostki**

1. Rodzaj i nazwa jednostki:

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:

2. Armator:

3. Główny układ napędowy

3.1 Serwomotory

Numer	Producent	Rodzaj	Rok budowy	Moc (kW)	Prędkość obrotowa silnika (min ⁻¹)	Dwusuwowy/czterosuwowy	Turbodoładowanie tak/nie
1							
2							

3.2 Przeniesienie napędu

Producent: Rodzaj: Przełożenie przekładni:
1.....

3.3 Śruby

Liczba: Liczba skrzydeł: Średnica: mm Dysza: tak/nie*)

3.4 Urządzenia sterowe

Rodzaj:

4. Generatory:

Numer	Napędzane urządzenie	Producent	Rodzaj	Rok budowy	Moc (kW)	Prędkość obrotowa silnika (min ⁻¹)
1						
2						
3						
4						
5						

5. Zastosowane środki mające na celu obniżenie poziomu hałasu:

*) Niepotrzebne skreślić

6. Uwagi:

.....

.....

B Zastosowane przyrządy pomiarowe

1. Miernik poziomu ciśnienia akustycznego dźwięku

Producent: Rodzaj: Data ostatniej kontroli:

2. Analizator z filtrami oktaowymi lub tercjowymi

Producent: Rodzaj: Data ostatniej kontroli:

3. Kalibrator

Producent: Rodzaj: Data ostatniej kontroli:

4. Osprzęt

.....

5. Uwagi:

.....

.....

C Warunki pomiaru — jednostka pływająca

1. Formacja podczas pomiarów:

2. Wielkość ładunku/Wyporność^{*)}: t/m³ (około ... % maksymalnej wartości)

3. Prędkość serwomotoru: min⁻¹ (około ... % maksymalnej wartości)

4. Używane generatory nr

5. Uwagi:

.....

.....

D Warunki pomiaru — otoczenie

1. Obszar pomiaru: Żegluga pod prąd/z prądem^{*)}

2. Głębokość wody: m (Odpowiedni poziom wody = m)

3. Warunki pogodowe: Temperatura: °C Siła wiatru: BF

4. Zewnętrzne źródła hałasu: tak/nie^{*)}, w przypadku odpowiedzi twierdzącej należy je wymienić:

5. Uwagi:

.....

.....

E Rejestrowanie pomiaru

1. Pomiar przeprowadził(-a):

2. Data:

^{*)} Niepotrzebne skreślić

3. Uwagi :

.....
.....

4. Podpis :

F.1 Wyniki pomiaru**Pomiar natężenia hałasu na pokładzie jednostki**

Nr	Punkt pomiarowy	Drzwi		Okna		Zmierzona wartość w dB(A)	Uwagi
		otwarte	zamknięte	otwarte	zamknięte		

F.2 Wyniki pomiaru**Pomiar zanieczyszczenia hałasem emitowanym przez jednostkę:**

Nr	Punkt pomiarowy	Zmierzona wartość w dB(A)	Uwagi

Załącznik 2
- Protokół z pomiaru hałasu
- w przypadku jednostek, które zostały zwodowane w dniu 1 kwietnia 1976 r. lub przed tą datą -

1. Wyniki pomiaru

1.1 Pomiary na pokładzie:

Data:	
Inspektor:	
Typ miernika poziomu dźwięku:	
Nazwa jednostki:	
Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:	
Rok budowy jednostki:	
Tonaż jednostki:	
Marka silnika:	
KM silnika:	
Sztywne mocowanie:	
Maksymalna prędkość obrotowa silnika:	
Typ śruby napędowej:	

Brief explanation:

należy wypełnić jedynie żółte pola,

należy rozpocząć od 85 i 55 %, a następnie sprawdzić wynik,

dla 25 % i 5 % stosuje się najniższą wartość 85 lub 55 %,

w przypadku braku zgodności: należy wpisać 25 %, a w stosownych przypadkach 5 %,

w odniesieniu do przedziałów należy stosować zwrot „pomieszczenie rekreacyjne” lub „kabina sypialna nr” lub „maszynownia”, lub „sterówka”,

aby ręcznie obliczyć $L_{waSN} MCR$ -mieszany można wykorzystać następujące narzędzie obliczeniowe:

$$L_{waSN} [dB(A)] = 10 \log [0,26 \cdot 10^{(L_{5\%}/10)} + 0,37 \cdot$$

$$10^{(L_{25\%}/10)} + 0,23 \cdot 10^{(L_{55\%}/10)} + 0,14 \cdot 10^{(L_{85\%}/10)}].$$

$$10 \quad \%/ \quad 0,23 \cdot 10 \quad \%/ \quad 0,14 \cdot 10 \quad \%/ \quad .$$

	Pomieszczenie rekreacyjne	Kabina sypialna 1	Kabina sypialna 2	Kabina sypialna 3	Sterówka	Maszynownia		Współczynnik MCR
85% MCR							$L_{Aeq}[dB (A)]$	0,14
55% MCR							$L_{Aeq}[dB (A)]$	0,23
MCR - mieszany							$L_{Aeq}[dB (A)]$	0,37
25% MCR							$L_{Aeq}[dB (A)]$	0,37
MCR - mieszany							$L_{Aeq}[dB (A)]$	
5% MCR							$L_{Aeq}[dB (A)]$	0,26
L_{waSN} MCR - mieszany							$L_{Aeq}[dB (A)]$	
Standardowe wartości odniesienia	70,5	60,5	60,5	60,5	70,5	110,5	$L_{Aeq}[dB (A)]$	

Narzędzie obliczeniowe do pomiaru 85 i 55 %		
85 %	55 %	L_{wASN}
x dB	x-10	x-6,5
x dB	x-9	x-6,1
x dB	x-8	x-5,6
x dB	x-7	x-5,1
x dB	x-6	x-4,5
x dB	x-5	x-3,9
x dB	x-4	x-3,2
x dB	x-3	x-2,4
x dB	x-2	x-1,7
x dB	x-1	x-0,8
x dB	x	x
x dB	x+1	x+0,3
x dB	x+2	x+0,5
x dB	x+3	x+0,9
x dB	x+4	x+1,3
x dB	x+5	x+1,8

1.2 Pomiar hałasu emitowanego przez jednostkę (EN 2922 : 2013):

Nr	Punkt pomiarowy	Zmierzona wartość w dB(A)	Uwagi

2. Zastosowane środki mające na celu obniżenie poziomu hałasu:

.....

3. Uwagi:

.....

4. Warunki pomiaru – jednostka pływająca

- a) Formacja podczas pomiarów:
- b) Wielkość ładunku/Wyporność^{*)}: t/m³ (około % of maksymalnej wartości)
- c) Używane generatory Nr
- d) Uwagi:

5. Warunki pomiaru – otoczenie

- a) Obszar pomiaru: Żegluga pod prąd/z prądem*
- b) Głębokość wody: m (odpowiedni poziom wody = m)
- c) Warunki pogodowe: Temperatura: °C. Siła wiatru: BF
- d) Zewnętrzne źródła hałasu: tak/nie*, w przypadku odpowiedzi twierdzącej należy je wymienić
.....
- e) Uwagi:

*) Niepotrzebne skreślić

ESI-II-6

Odpowiednie środki pomocnicze do obserwacji strefy ograniczonej widoczności

(art. 7.02)

1. Wstęp

Z wielu powodów, czy to ze względu na konstrukcję statku, czy też na ładunek, nieograniczona widoczność dookólna ze sterówki jest w sposób nieunikniony ograniczona w mniejszym lub większym stopniu. Ograniczenia dotyczą sektorów w płaszczyźnie poziomej (kąąt azymutu między 0 a 360° względem przedniej osi statku oraz w płaszczyźnie pionowej (kąąt wysokości między -90 a + 90° względem płaszczyzny poziomej na wysokości oczu sternika).

Sternik musi być w stanie widzieć różne obszary swojego pola widzenia, w zależności od tego, czy ludzie wchodzą na pokład lub schodzą ze statku, czy statek cumuje czy odpływa, czy wykonuje manewry, czy też znajduje się w drodze. Na przykład, przed odpłynięciem ważne jest, aby móc sprawdzić, czy na schodni pokładowej bocznej znajduje się ktoś lub czy obszar bezpośrednio za rufą jest pusty. W trakcie żeglugi nadano wyższy priorytet możliwości obserwacji obszaru przed statkiem ze względu na szybko zmieniającą się pozycję własnego statku w ruchu do przodu.

Pomocnicze środki techniczne pozwalają na pośrednie postrzeganie sektorów, których nie można widzieć bezpośrednio. Chociaż wiele z ich możliwości przewyższa możliwości ludzkiego oka, nie zastępują one jednak w pełni bezpośredniego widzenia. Są one jednak czasami stosowane jako uzupełnienie w sektorach, które można obserwować bezpośrednio.

W odniesieniu do wymaganych informacji na temat obszarów o ograniczonej widoczności należy rozróżnić, czy przedmiotowe informacje dotyczą wyłącznie obecności obiektu, jego cech wizualnych (sylwetka, kolor) lub tożsamości, czy też istotne z nawigacyjnego punktu widzenia jest określenie zasięgu, kursu i prędkości obiektu. Zagadnienie to wpływa na wybór rodzaju technicznych środków pomocniczych.

Ze względu na niższe koszty zakupu i instalacji, wyższą wydajność, uniwersalność i potencjał dostosowawczy systemów wideo w porównaniu z peryskopami, peryskopy są eliminowane jako techniczne środki pomocnicze.

2. Przegląd odpowiednich środków pomocniczych

Do obserwacji obszarów o ograniczonej widoczności zasadniczo nadają się następujące środki pomocnicze:

- lusterka,
- systemy wizyjne oraz
- systemy radarowe.

Środki pomocnicze, które spełniają wymagania części 4 niniejszej instrukcji, są odpowiednie do obserwacji obszarów o ograniczonej widoczności, pod warunkiem że spełniają określone warunki użytkowania. Organ inspekcyjny zezwoli na inne środki pomocnicze tylko wtedy, gdy uzna, że zapewniają one porównywalny stopień bezpieczeństwa.

3. Charakterystyka pomocniczych środków technicznych

3.1 Charakterystyka lusterek

Zasadniczo lustra są jednocześnie czujnikami i systemem wyświetlania. Odzwierciedlają one światło padające na ten obiekt zgodnie z prawem: "kąąt padania = kąąt odbicia" i umożliwiają pośrednią obserwację pożądanego sektora poprzez odchylenie pola widzenia sternika. Służą głównie do

obserwacji schodni pokładowych bocznych.

W przypadku lusterek płaskich kąt na środku pola widzenia pozostaje niezmieniony, lusterka wypukłe zwiększają ten kąt. Lusterka nie działają w ciemności i mogą oślepić przy bezpośrednim nasłonecznieniu.

Ogólnie rzecz biorąc, lusterka wykorzystywane w żegludze śródlądowej to masowe produkty przeznaczone dla autobusów i samochodów ciężarowych, których właściwości nadają się do celów żeglugi. W idealnych warunkach (wysoka jakość, brak zabrudzeń) rozdzielczość obrazu dostarczanego przez lusterko jest ograniczona rozdzielczością oka obserwatora.

3.2 Charakterystyka systemów wizyjnych

Z dużym stopniem powtarzalności, systemy wideo dostarczają aktualny obraz otoczenia, jaki obserwator widziałby, gdyby był tam, gdzie znajduje się kamera. Składają się one z kamery wideo jako czujnika obrazu oraz ekranu rastrowego służącego do wyświetlania zarejestrowanego obrazu (monitor wideo).

Do przesyłania sygnału między kamerą a monitorem wystarczy proste połączenie elektryczne. Zasilanie może być również zapewnione kablem sygnałowym.

Kamery mogą pracować ze stałą lub zmienną ogniskową (zoom) i mogą być instalowane albo w stałej pozycji, albo na głowicy obrotowo-uchylnej.

Obrazy uzyskane z kamer (jednoobiektywowych) są rejestrowane i wyświetlane centralnie na ekranach w taki sam sposób, jak obrazy odbierane przez ludzkie oko. Główną słabością perspektywy centralnej jest to, że nie pozwala określić odległości wyświetlanych obrazów. Efekt ten jest bardzo widoczny w przypadku zdjęć rejestrowanych za pomocą teleobiektywów (długa ogniskowa).

Dlatego kierunek widzenia i pole obserwacji muszą być dobrze dopasowane do wymaganego zastosowania.

Systemy wideo zależą od obecności niskiej jasności otoczenia. Silne odbicia światła na powierzchni wody i bezpośrednie światło słoneczne mogą spowodować, że obraz stanie się bezużyteczny.

Parametry techniczne monitora (wielkość obrazu, rozdzielczość, jasność) zależą od wymaganego zastosowania.

Rozdzielczość obrazu zależy od liczby pikseli czujnika obrazu w kamerze oraz od liczby pikseli (i szerokości pasma sygnału wizyjnego) monitora. Nawet dobry komercyjny system wideo nie do końca odpowiada maksymalnej rozdzielczości ludzkiego oka.

3.3 Charakterystyka systemów radarowych

Systemy radarowe wyposażone są w czujnik (antena obrotowa z nadajnikiem i odbiornikiem) oraz urządzenie wyświetlające. Czujnik wykorzystuje poziomo obracającą się antenę do "oświetlania" wąskich sektorów promieniowych za pomocą impulsów mikrofalowych, przechwytuje echa zwracane przez odbijające obiekty, a następnie wyświetla je na ekranie wskazującym odległość i namiar. W ten sposób powstaje skalowany obraz środowiska naturalnego w stosunku do pozycji statku. Obraz ten umożliwia wyznaczenie obiektów w zasięgu co najmniej 15 m z rozdzielczością ok. 5 m i ich namiaru z dokładnością do ok. 0,5°.

Jako że impulsy radarowe działają za pomocą własnych impulsów transmisyjnych, w przeciwieństwie do innych wymienionych powyżej technicznych środków pomocniczych, nie zależą one od jasności otoczenia.

Potrąfią one jednak jedynie wykrywać i określać położenie obiektów odbijających oraz generować obraz otoczenia przypominający mapę, wiernie oddającą namiar i odległość. Systemy radarowe nie są również w stanie zidentyfikować i przedstawić szczegółów obiektu, które umożliwiłyby identyfikację.

4. Odpowiednie środki pomocnicze do obserwacji obszaru o ograniczonym polu widzenia

4.1 Lusterka

1. Kształt
Kształt lusterka zależy od kształtu obszaru, który ma być obserwowany. Lusterka prostokątne nadają się do obserwacji schodni pokładowych bocznych.
2. Rozmiary
Powierzchnia lusterka zależy od szerokości sektora, który chce się obserwować oraz odległości między sternikiem a lusterkiem.
3. Jakość
Należy stosować sprawdzone i przetestowane produkty wytwarzane na masową skalę, takie jak te przeznaczone dla pojazdów drogowych (ciężarówek, autobusów).
4. Krzywizna
Należy stosować lusterka płaskie a nie zakrzywione. W razie potrzeby można również użyć lusterek lekko zakrzywionych.
5. Wspornik mocujący
Wspornik mocujący musi zapewnić, aby lusterko pozostało w pozycji stałej i sztywnej (bez wibracji).
6. Ochrona przed deszczem
Lusterko należy zamontować w taki sposób, aby było zabezpieczone przed deszczem.
7. Ochrona przed zamarzaniem
Należy zapobiegać osadzaniu się szronu na lusterku.
8. Miejsce montażu
Sternik musi mieć możliwość korzystania z lusterka bez opuszczania swojego stanowiska; musi wystarczyć spojrzenie lub odwrócenie głowy w kierunku lusterka. Dlatego też górne krawędzie przegród zewnętrznych (a także drzwi zewnętrznych) sterówki doskonale nadają się jako punkty mocowania. Sternik musi mieć nieograniczony widok na lusterko.
9. Regulacja
Kierunek przedstawianych części statku (krawędzie, przejścia) musi jak najwierniej odpowiadać rzeczywistości.

4.2 Systemy wizyjne

4.2.1 Kamery

1. Typ kamery
Kolorowa kamera wideo do skanowania rastrowego z automatycznym przełączaniem na tryb czarno-biały, format obrazu, np. 4:3 („krajobraz”), odpowiednio dla używanego monitora.
2. Rozdzielczość
Rozdzielczość równie dobra zarówno w osi poziomej, jak i pionowej, najlepiej 576 pikseli na wąskiej krawędzi obrazu, piksele kwadratowe.
3. Światłoczułość
0,6 luksów w trybie kolorowym, 0,1 luksa w trybie czarno-białym (zgodnie z europejską normą EN 61146-1 : 1996 z odpowiednim obiektywem bez integracji obrazu).
4. Częstotliwość powtarzania obrazów
Częstotliwość powtarzania obrazów 25 obrazów/s lub większa.
5. Kąt widzenia
Kąt widzenia kamery zależy od wybranej ogniskowej. Aby wyeliminować drażnienie użytkownika nienaturalną perspektywą, zaleca się ustawienie kąta patrzenia w jednej linii z kątem widzenia ludzkiego oka (ok. 30° do 45°). Kąt widzenia w poziomie nie powinien być zatem mniejszy niż 30°.
6. Obiektywy zmiennoogniskowe i mechanizmy obrotowe
Podczas stosowania kamer obrotowych i obiektywem zmiennoogniskowym w celu ułatwienia widzenia w przód konieczne jest podstawowe ustawienie optymalnej ogniskowej

i ustawienia orientacji do przodu, które można uzyskać po naciśnięciu przycisku.

7. Położenie kamery
Położenie kamery zależy od strefy, która ma być obserwowana.
8. Montaż kamery
Wspornik montażowy musi zapewnić, że kamera pozostaje w pozycji stałej i sztywnej (bez wibracji). Wspornik montażowy może również zawierać obudowę ogrzewaną.

4.2.2 Monitory

1. Typ monitora
Wyświetlacz rastrowy (najlepiej wyświetlacz płaski TFT), przekątna wyświetlacza minimum 30 cm.
2. Położenie monitora
 - a) Wszystkie monitory wyświetlające obraz z kamer skierowanych głównie do przodu muszą znajdować się w polu widzenia sternika, tak aby mógł je widzieć bez nadmiernego ruchu głowy. Muszą one znajdować się na boku, tak aby pokrywały się z kamerami (port, śródkręcie, prawą burtę).
 - b) Monitory odpowiadające kamerom skierowanym na rufę mogą być również umieszczone np. w drugim rzędzie, centralnie i po właściwej stronie, poniżej lub powyżej wyżej wymienionych monitorów. Wyświetlany obraz jest wtedy spójny z obrazem z lusterek. Jeżeli obrazy te są wymagane tylko podczas dokowania lub odbijania, zaleca się umieszczenie tych monitorów na przegrodzie sterówki, ponieważ sternik podczas wykonywania tych manewrów w każdym przypadku patrzy na rufę lub obraca się. Obrazy nie odpowiadają już wtedy obrazowi z lusterka.
3. Użycie kilku monitorów
Użycie pojedynczego monitora do wyświetlania kilku obrazów z kamer (jednocześnie poprzez podzielenie ekranu na dwie lub więcej stref lub sekwencyjne przełączenie na następną kamerę) nie jest właściwe w przypadku patrzenia do przodu.
4. Rozdzielczość
Co najmniej 800 x 600 pikseli.
5. Luminancja
Minimalna luminancja: $FG \leq 15 \text{ cd/m}^2$; $BG \leq 5 \text{ cd/m}^2$. Minimalna minimalna: $VG \geq 5000 \text{ cd/m}^2$ (FG = pierwszy plan ; BG = drugi plan).

4.3 Systemy radarowe

1. Systemy radarowe
Oprócz minimalnych wymagań i warunków badań dla radarów nawigacyjnych w żegludze śródlądowej (ES-TRIN, załącznik 5, część I), system radarowy musi spełniać następujące wymagania.
2. Długość anteny
Minimum 1,80 m.
3. Rozdzielczość pola bliskiego
 $\leq 15 \text{ m}$.
4. Rozdzielczość radialna
Czas trwania impulsu $\leq 5 \text{ m}$; separacja impulsów $\leq 15 \text{ m}$.
5. Rozdzielczość azymutalna
 $\leq 1.2^\circ$.
6. Wysokość anteny
Wysokość anteny zależy od wysokości statku i ładunku. Antena musi być umieszczona na wysokości co najmniej 3 m nad poziomem pokładu, aby zapobiec wypadkom spowodowanym obrotem anteny.
7. Typ monitora
Należy stosować monitor płaski TFT w układzie pionowym.
8. Wymiary obrazu
Długość krótszego boku ekranu musi wynosić co najmniej 270 mm.

9. Rozdzielczość
Rozdzielczość monitora musi być identyczna w obu kierunkach, a piksele muszą być kwadratowe. Wąska strona musi mieć co najmniej 1024 pikseli (zazwyczaj 1024 x 1280 pikseli).
10. Luminacja
Minimalna luminacja: $FG \leq 15 \text{ cd/m}^2$; $BG \leq 5 \text{ cd/m}^2$.
11. Położenie/obsługa monitora
Ekran radarowy i jego elementy sterujące muszą być zainstalowane zgodnie z wymogami dotyczącymi instalacji i badań eksploatacyjnych dla radarów nawigacyjnych oraz wskaźników skrętu w żegludze śródlądowej (ES-TRIN, załącznik 5, część III, art. 4).

ESI-II-7
INSTALACJE DO GROMADZENIA ZUŻYTEGO OLEJU

(art. 8.09)

Istniejące statki, o których mowa w art. 32.02 ust. 1, których zainstalowane na stałe zęzowe systemy pompujące i odwadniające oraz statyczne separatory oleju zostały usunięte z ich maszynowni, nie spełniają już wymagań artykułu 5.07 RVIR obowiązującego na dzień 31.12.1994r.

Zgodnie z przepisami przejściowymi statki te muszą być wyposażone w zbiornik do zbierania zużytego oleju, o którym mowa w art. 8.09 ust. 2, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 8.09 ust. 3.

ESI-II-8
(BEZ TREŚCI)

ESI-II-9
SPECJALNE KOTWICE O OBNIŻONEJ MASIE
(art. 13.01 ust. 5)

Część 1**Dopuszczone kotwice specjalne**

W tabeli poniżej wymienione zostały specjalne kotwice o obniżonej masie, które zostały dopuszczone do eksploatacji przez właściwe organy zgodnie z art. 13.01 ust. 5.

Nr kotwicy	Dopuszczalne obniżenie masy kotwicy (%)	Właściwy organ
1. HA-DU	30 %	Niemcy
2. D'Hone Spezial	30 %	Niemcy
3. Pool 1 (hol)	35 %	Niemcy
4. Pool 2 (massief)	40 %	Niemcy
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Niemcy
6. Vicinay-Danforth	50 %	Francja
7. Vicinay AC 14	25 %	Francja
8. Vicinay Typ 1	45 %	Francja
9. Vicinay Typ 2	45 %	Francja
10. Vicinay Typ 3	40 %	Francja
11. Stockes	35 %	Francja
12. D'Hone-Danforth	50 %	Niemcy
13. Schmitt – kotwica typu <i>holding anchor</i>	40 %	Niderlandy
14. SHI – kotwica <i>typu high holding</i> , typ ST (standard)	30 %	Niderlandy
15. SHI – kotwica <i>typu high holding</i> , typ FB (w pełni zrównoważona)	30 %	Niderlandy
16. Klinsmann	30 %	Niderlandy
17. HA-DU-POWER	50 %	Niemcy
18. HYT-12 HHP	40%	Niderlandy

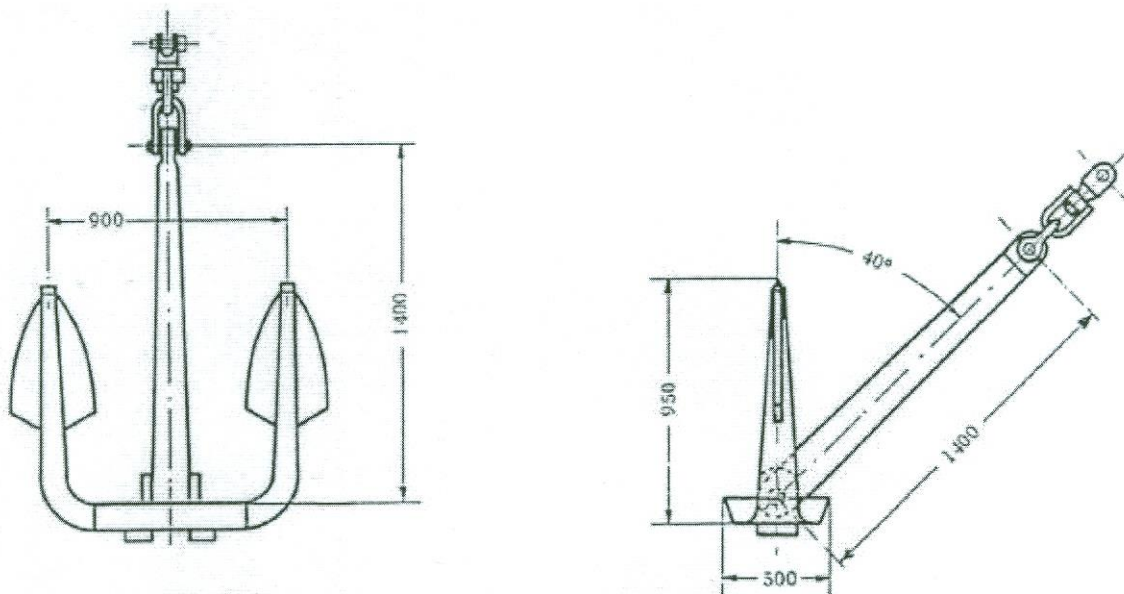
Część 2**Procedury dopuszczenia do eksploatacji oraz przeprowadzania prób specjalnych kotwic o obniżonej masie****Obniżenie wartości masy kotwic wyznaczonej zgodnie z art. 13.01 ust. 1–4****1. Rozdział 1 — Procedura dopuszczenia do eksploatacji**

- 1.1** Specjalne kotwice o obniżonej masie zgodnie z art. 13.01 ust. 5 muszą być dopuszczone do eksploatacji przez właściwe organy. Właściwy organ wyznacza dopuszczalne obniżenie masy dla specjalnych kotwic zgodnie procedurą, która została opisana poniżej.
- 1.2** Kotwica może być dopuszczona do eksploatacji jako kotwica specjalna, jeśli obniżenie jej określonej masy wynosi co najmniej 15 %.
- 1.3** Wnioski o dopuszczenie specjalnej kotwicy do eksploatacji zgodnie z pkt 1.1 należy składać do właściwego organu państwa członkowskiego. Do każdego wniosku należy dołączyć dziesięć kopii następujących dokumentów:
- a) opis wymiarów i masy specjalnej kotwicy z podaniem głównych wymiarów oraz oznaczenia typu każdego dostępnego rozmiaru kotwicy;
 - b) wykres siły hamowania dla kotwicy referencyjnej *A* (zgodnie z pkt (2.2)) specjalnej kotwicy *B* która ma uzyskać dopuszczenie, sporządzony i oceniony przez instytucję wyznaczoną przez właściwy organ.
- 1.4** Właściwy organ informuje CESNI o wszystkich wnioskach dotyczących obniżenia masy kotwicy, w których przypadku rozważa dopuszczenie do eksploatacji po przeprowadzeniu prób.

2. Rozdział 2 — Procedura przeprowadzania prób

- 2.1** Na wykresach, o których mowa w pkt 1.3, siły hamowania przedstawiane są jako funkcja prędkości kotwicy referencyjnej *A* i prędkości specjalnej kotwicy *B* która ma być dopuszczona do eksploatacji na podstawie prób przeprowadzonych zgodnie z pkt 2.2-2.5 poniżej. W załączniku 1 opisana jest jedna z możliwych prób siły hamowania.

- 2.2** Wykorzystywaną podczas testów kotwicą referencyjną *A* jest tradycyjna składana kotwica patentowa, odpowiadająca rysunkowi i informacjom przedstawionym poniżej, o masie co najmniej 400 kg.



W odniesieniu do podanych wymiarów i masy obowiązuje tolerancja $\pm 5\%$. Powierzchnia każdej łapy kotwicy musi jednak wynosić co najmniej $0,15\text{ m}^2$.

- 2.3** Masa specjalnej kotwicy *B* Wykorzystywanej podczas prób może wykazywać maksymalnie 10-procentowe odchylenie od masy kotwicy referencyjnej *A*. W przypadku większych tolerancji należy ponownie obliczyć wartość sił proporcjonalnie do masy.
- 2.4** Wykresy sił hamowania powinny przedstawiać prędkość liniową (v) w przedziale 0-5 km/h (prędkość nad dnem). W tym celu należy przeprowadzić trzy próby podczas żeglugi pod prąd na zmianę dla kotwicy referencyjnej *A* i specjalnej kotwicy *B* na każdym z dwóch odcinków rzeki wyznaczonych przez właściwy organ. Dno jednego z tych odcinków musi pokrywać gruby żwir, natomiast drugiego — drobny piasek. Na Renie odcinkiem referencyjnym dla próby na grubym żwirze może być odcinek między 401 km a 402 km, a dla potrzeb próby na drobnym piasku wykorzystać można odcinek między 480 km a 481 km.
- 2.5** Podczas każdej próby badana kotwica jest wleczonej za pomocą stalowej liny, której długość między punktem połączenia z kotwicą a punktem połączenia z jednostką holującą lub sprzętem holowniczym jest dziesięciokrotnością wysokości położenia punktu połączenia na jednostce powyżej dna kotwiczowiska.

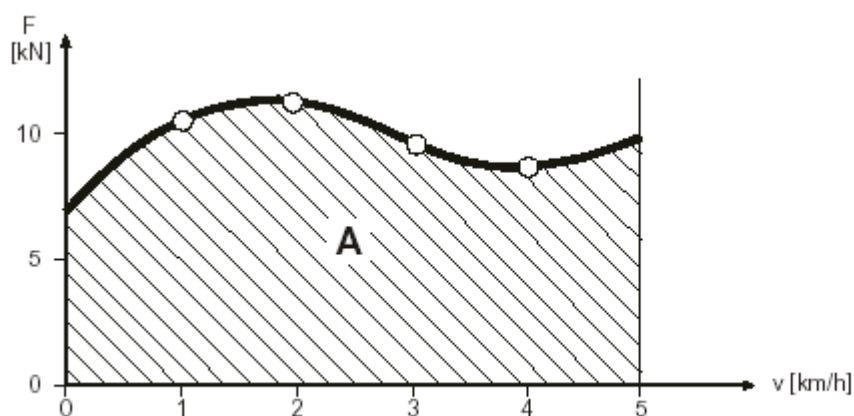
2.6 Procent obniżenia masy kotwicy oblicza się według następującego wzoru:

$$r = 75 \cdot \left(1 - 0,5 \frac{PB}{PA} \left(\frac{FA}{FB} + \frac{AA}{AB} \right) \right) [\%]$$

lub

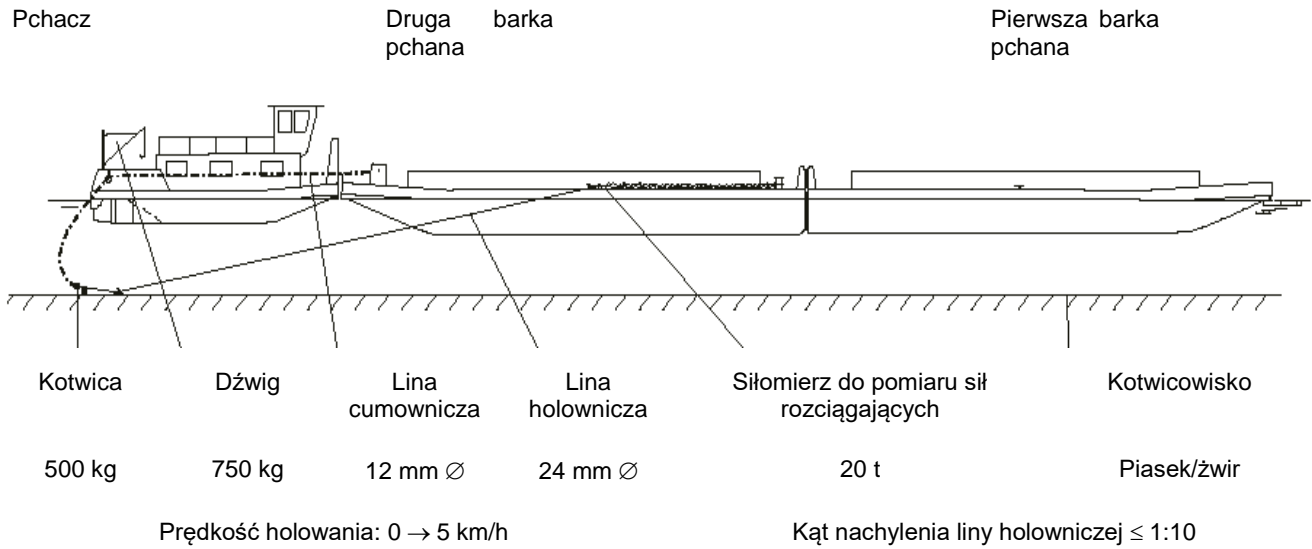
- r = procent obniżenia masy specjalnej kotwicy B w stosunku do masy kotwicy referencyjnej A ;
- PA = masa kotwicy referencyjnej A ;
- PB = masa specjalnej kotwicy B ;
- FA = siła trzymania kotwicy referencyjnej A przy $v = 0,5$ km/h ;
- FB = siła trzymania specjalnej kotwicy B przy $v = 0,5$ km/h;
- AA = powierzchnia na wykresie siły hamowania wyznaczona przez
- linię równoległą do osi y przy $v = 0$
 - linię równoległą do osi y przy $v = 5$ km/h
 - linię równoległą do osi x przy sile trzymania $F = 0$
 - krzywą siły hamowania dla kotwicy referencyjnej A ;
- AB = taka sama definicja jak dla AA , z tą różnicą, że wykorzystuje się krzywą siły hamowania dla specjalnej kotwicy B .

Wzorcowy wykres siły hamowania
(Wyznaczanie powierzchni AA i AB)



2.7 Dopuszczalna wielkość procentowa jest średnią sześciu wartości r obliczonych zgodnie z pkt 2.6.

Załącznik 1 do instrukcji ESI-II-9
Przykład metody badania z udziałem jednorzędowego dwuczęściowego zestawu pchanego



ESI-II-10

AUTOMATYCZNE CIŚNIENIOWE INSTALACJE TRYSKACZOWE

(art. 13.04 ust.1-4)

Specjalne automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe, o których mowa w art. 13.04 ust. 1 i 4 powinny spełniać następujące wymagania:

1. Automatyczne ciśnieniowe instalacje tryskaczowe powinny być gotowe do użytku przez cały czas przebywania ludzi na pokładzie. Ich uruchomienie nie powinno wymagać żadnych dodatkowych czynności ze strony członków załogi.
2. Należy stale utrzymywać niezbędne ciśnienie w instalacji. Rury powinny być zawsze wypełnione wodą do poziomu dysz rozpylających. Instalacja musi być podłączona do stałego źródła zaopatrzenia w wodę. Do instalacji nie mogą przedostawać się zanieczyszczenia mające szkodliwy wpływ na jej działanie. Należy zainstalować odpowiednie przyrządy wskazujące oraz systemy testujące (np. ciśnieniomierze, mierniki poziomu wody w zbiornikach ciśnieniowych, przewody do testowania pomp) umożliwiające monitorowanie i kontrolowanie instalacji. Systemy automatycznych ciśnieniowych instalacji tryskaczowych usytuowane w składach-chłodniach i komorach zamrażalniczych powinny być stale napełnione wodą. Pomieszczenia te można chronić za pomocą suchych instalacji tryskaczowych.
3. Pompa doprowadzająca wodę do dyszy rozpylających powinna być uruchamiana automatycznie w wyniku spadku ciśnienia w instalacji. Jeżeli wszystkie dysze rozpylające niezbędne dla pokrycia powierzchni największego zabezpieczanego pomieszczenia są uruchamiane jednocześnie, wymiary pompy powinny zagwarantować ciągły dopływ wystarczającej ilości wody pod niezbędnym ciśnieniem. Pompa powinna służyć wyłącznie do zasilania automatycznej ciśnieniowej instalacji tryskaczowej. W przypadku awarii pompy musi istnieć możliwość doprowadzenia do dysz rozpylających wystarczającej ilości wody z innej pompy pokładowej.
4. Instalacja musi być podzielona na sekcje, z których każda powinna obejmować maksymalnie 50 dysz rozpylających. Większa liczba dysz rozpylających może być dopuszczona przez organ inspekcyjny za odpowiednim potwierdzeniem, w szczególności na podstawie obliczeń hydraulicznych.
5. Liczba i rozmieszczenie dysz rozpylających powinny zapewniać skuteczne rozproszanie wody w zabezpieczanych pomieszczeniach.
6. Dysze rozpylające powinny uruchamiać się w temperaturze 68–79, w kuchniach w maks. Temp. 93 °C oraz saunach w maks. temp. 141 °C.
7. Instalacja elementów automatycznej ciśnieniowej instalacji tryskaczowej w zabezpieczanych pomieszczeniach powinna ograniczać się do niezbędnego minimum. Nie należy instalować żadnych tego typu elementów w maszynowniach głównych.
8. W jednym lub kilku odpowiednich miejscach należy zainstalować wskaźniki optyczne i dźwiękowe, z których co najmniej jeden musi znajdować się w miejscu, w którym przez cały czas przebywają członkowie załogi, w celu informowania o uruchomieniu poszczególnych sekcji automatycznej ciśnieniowej instalacji tryskaczowej.
9. Automatyczna ciśnieniowa instalacja tryskaczowa powinna być zasilana z dwóch niezależnych źródeł energii, które nie powinny być zainstalowane w tym samym miejscu. Każde z tych źródeł energii powinno posiadać możliwość samodzielnego zasilania całej instalacji.

10. Przed zainstalowaniem automatycznej ciśnieniowej instalacji tryskaczowej należy przedłożyć organowi inspekcyjnemu plan instalacji. Plan powinien zawierać informacje na temat rodzaju oraz wydajności używanych maszyn i urządzeń. Instalacja, która przeszła testy i uzyskała świadectwo uznanej instytucji klasyfikacyjnej, zachowująca zgodność co najmniej z przedstawionymi powyżej zaleceniami, może być dopuszczona bez potrzeby wykonywania dodatkowych testów.
11. Obecność automatycznej ciśnieniowej instalacji tryskaczowej zaznacza się w pozycji 43 świadectwa zdolności żeglugowej.

ESI-II-11
PRĘDKOŚĆ STEROWNA STATKU PORUSZAJĄCEGO SIĘ SIŁĄ WŁASNEGO
NAPĘDU

(art. 9.09 ust. 2 lit. a), ust. 4 lit. a), ust. 5 lit. a), art. 11.01 ust. 2, 4 i 6, art. 11.02 ust. 2, art. 11.03 ust. 4,
art. 11.04 ust. 3, art. 11.08 ust. 1, art. 13.05 ust. 2 lit. a) art. 19.07 ust. 1, art. 28.04 ust. 1 lit. a),
art. 30.06

1. Minimalne wymagania dotyczące prędkości sterownej statku

Prędkość sterowną statku poruszającego się siłą własnego napędu zgodnie z

- art. 9.09 ust. 2 lit. a), ust. 4 lit. a), ust. 5 lit. a),
- art. 11.01 ust. 2, 4 i 6,
- art. 11.02 ust. 2,
- art. 11.03 ust. 4,
- art. 11.04 ust. 3,
- art. 11.08 ust. 1,
- art. 13.05 ust. 2 lit. a),
- art. 19.07 ust. 1,
- art. 28.04 ust. 1 lit. a) i
- art. 30.06

uznaje się za wystarczającą, jeżeli statek lub przemieszczany przez niego zestaw osiąga prędkość 6,5 km/h względem wody i przy takiej prędkości istnieje możliwość uzyskania i utrzymania wskaźnika skrętu o wartości 20°/min.

2. Próby w ruchu

Podczas kontroli minimalnych wymagań należy zachować zgodność z przepisami art. 5.03 i art. 5.04.

ESI-II-12

ODPOWIEDNI SYSTEM ALARMU PRZECIWPOŻAROWEGO

(art. 13.05 ust. 3, art. 19.11 ust. 18, art. 29.10 ust. 1)

Instalacje alarmowe przeciwpożarowe uznaje się za odpowiednie, jeśli spełniają następujące warunki.

0. Elementy składowe

0.1 System alarmu przeciwpożarowego składa się z:

- a) systemu czujek pożarowych;
 - b) systemu wskaźników pożaru;
 - c) centralki sygnalizacji pożarowej ;
- oraz zewnętrznego źródła zasilania energią.

0.2 System czujek pożarowych może być podzielony na jedną lub więcej stref pożarowych.

0.3 System wskaźników pożaru może obejmować jedno lub więcej urządzeń wskazujących.

0.4 Centralka sygnalizacji pożarowej jest centralnym zespołem sterowania systemem alarmu przeciwpożarowego. Zawiera ona również elementy systemu wskaźników pożaru (np. urządzenie wskazujące).

0.5 W jednej strefie wykrywania pożaru może znajdować się jedna czujka pożarowa lub większa ich liczba.

0.6 Czujkami pożarowymi mogą być

- a) czujki ciepła;
- b) czujki dymu;
- c) czujki jonizacyjne;
- d) czujki płomienia;
- e) czujki zespolone (czujki pożarowe składające się z dwóch lub większej liczby czujek wymienionych w lit. a)–d)).

Organ inspekcyjny może zatwierdzić czujki pożarowe reagujące na inne czynniki sygnalizujące wybuch pożaru pod warunkiem, że ich czułość nie jest mniejsza od czułości czujek wymienionych w lit. a)–e).

0.7 Czujki pożarowe mogą być instalowane

- a) z uwzględnieniem; lub
 - b) bez uwzględnienia;
- indywidualnej identyfikacji.

1. Wymagania konstrukcyjne

1.1 Przepisy ogólne

- 1.1.1 Obowiązkowe Instalacje alarmowe przeciwpożarowe powinny być zawsze w pełni sprawne.
- 1.1.2 Czujki pożarowe wymagane zgodnie z pkt 2.2 powinny być automatyczne. Istnieje możliwość zainstalowania dodatkowych czujek pożarowych obsługiwanych ręcznie.
- 1.1.3 System i jego elementy składowe powinny wykazywać odporność na wahania i gwałtowne skoki napięcia, zmiany temperatury otoczenia, wibracje, wilgotność, wstrząsy, uderzenia i korozję, jakie powszechnie występują na statkach.

1.2 Zasilanie

- 1.2.1 Źródła energii i obwody elektryczne niezbędne dla potrzeb działania systemu alarmu przeciwpożarowego powinny posiadać funkcję autokontroli. Wszelkie awarie powinny powodować uruchomienie świetlnego i dźwiękowego sygnału alarmowego w centralce sygnalizacji pożarowej, który można odróżnić od sygnału alarmu przeciwpożarowego.
- 1.2.2 Należy zapewnić co najmniej dwa źródła zasilania elektrycznej instalacji systemu alarmu przeciwpożarowego. Jednym z nich powinien być układ awaryjnego zasilania energią elektryczną (tzn. awaryjne źródło zasilania i awaryjna tablica rozdzielcza). Wyłącznie w tym celu należy zapewnić dwa oddzielne doprowadzenia zasilania. Powinny one być podłączone do automatycznego przełącznika znajdującego się w centralce sygnalizacji pożarowej lub w jej pobliżu.

Oddzielne źródło zasilania awaryjnego wystarczy

- na statkach wycieczkowych o długości L_{WL} do 25 m
- na statkach rekreacyjnych
- motorowych urządzeniach pływających
- motorowych statkach towarowych oraz
- zbiornikowcach motorowych.
- .

1.3 System czujek pożarowych

- 1.3.1 Czujki pożarowe powinny być zgrupowane w strefy wykrywania pożaru.
- 1.3.2 Systemy czujek pożarowych nie mogą być wykorzystywane w żadnym innym celu. W drodze odstępstwa centralka sygnalizacji pożarowej może być wyposażona w funkcję zamykania drzwi i sygnalizowania zamknięcia drzwi zgodnie z art. 19.11 ust. 9 oraz w inne podobne funkcje.
- 1.3.3 Systemy czujek pożarowych powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby pierwszy zasygnalizowany alarm pożarowy nie uniemożliwiał uruchomienia alarmów pożarowych przez inne czujki.

1.4 Strefy wykrywania pożaru

- 1.4.1 W razie braku możliwości zdalnej identyfikacji każdej czujki pożarowej żadna strefa wykrywania pożaru nie może obejmować większej liczby pokładów niż jeden. Nie dotyczy to stref wykrywania pożaru umożliwiających monitorowanie obudowanej klatki schodowej.

W celu uniknięcia zwłoki w identyfikacji źródła pożaru należy ograniczyć liczbę wydzielonych pomieszczeń obsługiwanych przez każdą strefę. Jedna strefa wykrywania pożaru nie może obejmować więcej niż pięćdziesiąt wydzielonych pomieszczeń.

Jeżeli system wykrywania pożaru umożliwia zdalną identyfikację czujek, strefy wykrywania pożaru mogą obejmować kilka pokładów i obsługiwać dowolną liczbę wydzielonych pomieszczeń.

1.4.2 Na statkach pasażerskich, które nie są wyposażone w system czujek pożarowych ze zdalną identyfikacją każdej czujki, strefa wykrywania pożaru nie powinna obejmować więcej niż jeden obszar wyznaczony zgodnie z art. 19.11 ust. 11. Uruchomienie czujki pożarowej w kabynie znajdującej się w tej strefie powinno spowodować włączenie sygnału świetlnego i dźwiękowego w przejściu na zewnątrz tej kabiny.

1.4.3 Kuchnie, maszynownie i kotłownie powinny stanowić oddzielne strefy wykrywania pożaru.

1.5 Czujki pożarowe

1.5.1 Jako czujki pożarowe wykorzystuje się tylko czujki ciepła, czujki dymu lub czujki jonizacyjne. Inne rodzaje czujek mogą być stosowane tylko jako czujki pomocnicze.

1.5.2 Czujki pożarowe powinny posiadać homologację.

1.5.3 Wszystkie automatyczne czujki pożarowe powinny być zaprojektowane w sposób umożliwiający ich testowanie w celu zapewnienia skuteczności działania oraz wykonywanie napraw bez konieczności wymiany części.

1.5.4 Czujki dymu powinny być wyregulowane w taki sposób, aby reagowały na spowodowane obecnością dymu ograniczenie widoczności o więcej niż 2 % do 12,5 % na metr. Czulość czujek dymu zainstalowanych w kuchniach, maszynowniach i kotłowniach powinna mieścić się w granicach odpowiadających wymaganiom organu inspekcyjnego, co pozwoli uniknąć zbyt niskiej i nadmiernej czulości czujek.

1.5.5 Czujki ciepła powinny być wyregulowane w taki sposób, aby reagowały na temperatury w przedziale 54 °C–78 °C przy szybkości wzrostu temperatury poniżej 1 °C/min.

W razie szybszego tempa wzrostu temperatury czujka ciepła powinna reagować w takim przedziale temperatur, w którym można uniknąć zbyt niskiej lub nadmiernej czulości czujki.

1.5.6 Za zgodą organu inspekcyjnego dopuszczalna temperatura robocza czujek ciepła może zostać zwiększona do 30 °C powyżej maksymalnej temperatury w górnych częściach maszynowni i kotłowni.

1.5.7 Czulość czujek płomienia musi być wystarczająca do wykrycia płomieni na oświetlonym tle. Czujki płomienia powinny być ponadto wyposażone w system identyfikacji fałszywych alarmów.

1.6 System czujek pożarowych i centralka sygnalizacji pożarowej

- 1.6.1 Uruchomienie czujki pożarowej powinno spowodować włączenie świetlnego i dźwiękowego sygnału alarmowego w centralce sygnalizacji pożarowej i na urządzeniach wskazujących.
- 1.6.2 Centralka sygnalizacji pożarowej i urządzenia wskazujące powinny znajdować się w miejscu, w którym przez cały czas przebywają członkowie załogi lub personel pokładowy. Jeden wskaźnik powinien znajdować się w sterówce.
- 1.6.3 Urządzenia wskazujące powinny informować co najmniej o strefie wykrywania pożaru, w której uruchomiona została czujka pożarowa.
- 1.6.4 Na każdym urządzeniu wskazującym lub w jego pobliżu powinna znajdować się wyraźna informacja o monitorowanych obszarach oraz o położeniu stref wykrywania pożaru.

2. Wymagania instalacyjne

- 2.1 Czujki pożarowe powinny być zainstalowane w sposób zapewniający jak najlepsze działanie systemu. Należy unikać instalowania czujek w pobliżu wzdłużników pokładowych i kanałów wentylacyjnych lub innych miejsc, gdzie strumień powietrza mógłby ograniczyć skuteczność działania systemu oraz miejsc, gdzie występuje prawdopodobieństwo uderzeń lub uszkodzeń mechanicznych.
- 2.2 Zasadniczo czujki pożarowe instalowane na suficie powinny znajdować się w odległości co najmniej 0,5 m od grodzi. Maksymalna odległość między czujkami a grodziami powinna być zgodna z wartościami podanymi w poniższej tabeli:

Rodzaj czujki pożarowej	Maksymalna powierzchnia podłogi chroniona przez jedną czujkę	Maksymalna odległość między czujkami pożarowymi	Maksymalna odległość czujek pożarowych od grodzi
ciepła	37 m ²	9 m	4,5 m
dymu	74 m ²	11 m	5,5 m

Organ inspekcyjny może określić lub zatwierdzić inne odległości w oparciu o przeprowadzone testy potwierdzające właściwości czujek.

- 2.3 Niedozwolone jest prowadzenie kabli elektrycznych systemu alarmu przeciwpożarowego przez maszynownie i kotłownie oraz inne obszary wysokiego ryzyka pożarowego, chyba że jest to konieczne ze względu na wykrywanie pożaru w tych obszarach lub połączenie ze źródłem energii.

3. Badanie

3.1 Instalacje alarmowe przeciwpożarowe powinny być kontrolowane przez eksperta:

- a) po pierwszym uruchomieniu,
- b) przed ponownym uruchomieniem po większej modyfikacji lub naprawie,
- c) regularnie, co najmniej raz na dwa lata.

W przypadku maszynowni i kotłowni kontrole przeprowadza się w zmiennych warunkach operacyjnych i wentylacyjnych. Kontrole, o których mowa w lit. c), mogą być również przeprowadzane przez kompetentną osobę lub przez firmę specjalizującą się w instalacjach gaśniczych.

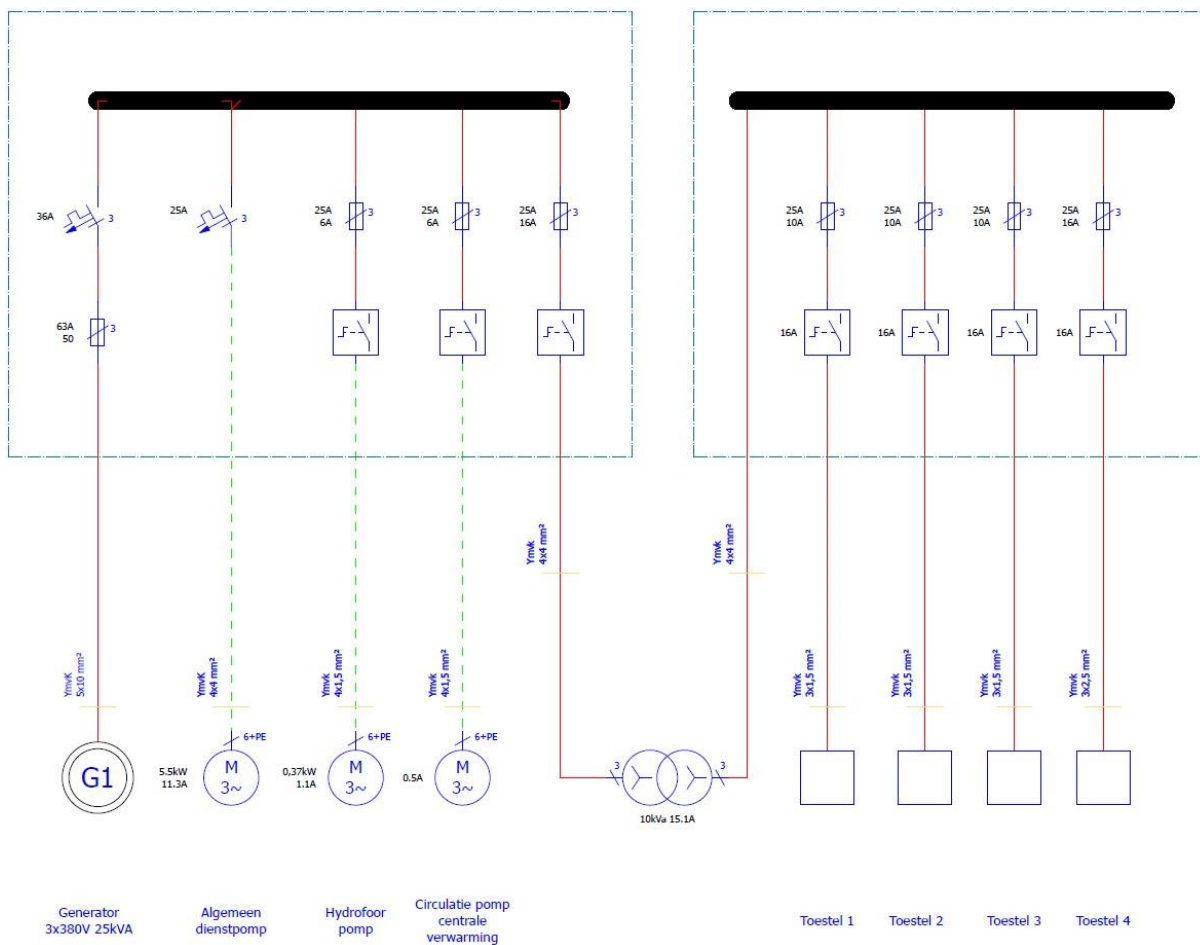
3.2 Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

ESI-II-13 WZÓR OGRANICZONEGO ORIENTACYJNEGO SCHEMATU INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ DLA JEDNOSTEK, KTÓRE ZOSTAŁY ZWODOWANE W DNIU 1 KWIETNIA 1976 R. LUB PRZED TĄ DATĄ

(Artykuł 32.04 ust. 3)

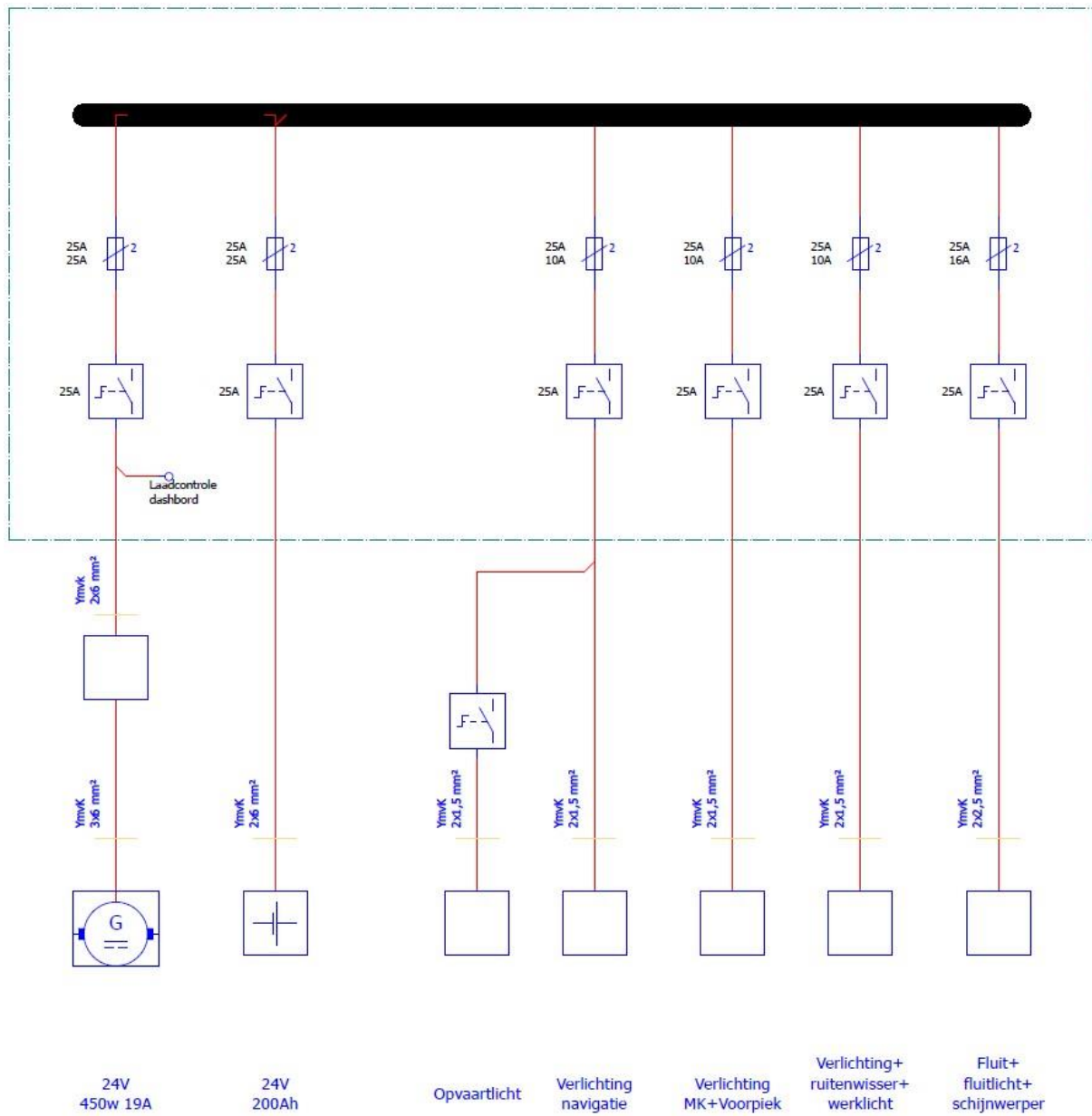
Przykład 1

Tablica rozdzielcza 380 V



Przykład 2

Tablica rozdzielcza w sterówce 24 V



CZĘŚĆ III PRZEPISY SZCZEGÓLNE

ESI-III-1

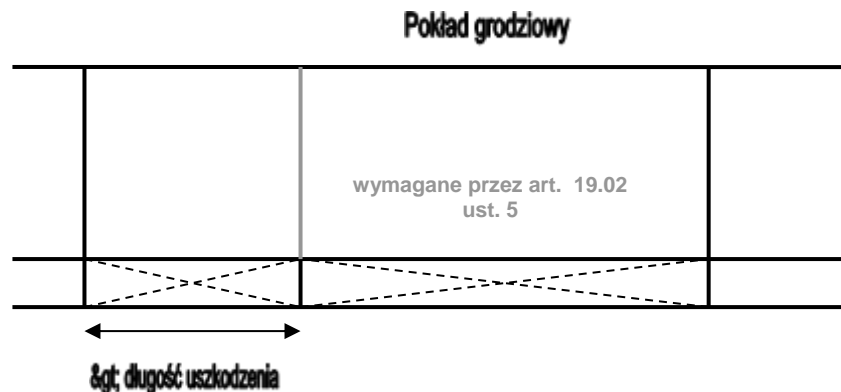
ZASTOSOWANIE WYMAGAŃ ROZDZIAŁU 19

- *Podziały lokalne*
- *Przepisy przejściowe dotyczące obudów wykonanych z daszków lub podobnych instalacji ruchomych*

(art. 19.02 ust. 5, art. 19.03 ust. 5)

1. Podziały lokalne (art. 19.02 ust. 5)

Zgodnie z art. 19.02 ust. 5 możliwe jest, że lokalne podziały wodoszczelne, takie jak dzielone poprzecznie zbiorniki dna podwójnego o długości większej niż długość szkody, która ma być brana pod uwagę, nie zostaną uwzględnione w ocenie. W takim przypadku może nie być możliwe uwzględnienie podziału poprzecznego, jeżeli nie jest on rozszerzony do pokładu grodziowego. Może to prowadzić do niewłaściwego podziału grodzi.



Interpretacja wymogu:

Jeżeli przedział wodoszczelny jest dłuższy niż wymaga tego art. 19.03 ust. 9 i zawiera lokalne podziały, które tworzą wodoszczelne podprzedziały i między którymi można ograniczyć minimalną długość uszkodzenia, można je uwzględnić w obliczeniu stateczności statku w przypadku zalania.

2. Przepisy przejściowe dotyczące obudów wykonanych z daszkami lub podobnymi ruchomymi urządzeniami ruchomymi pod względem stateczności (art. 19.03 ust. 5)

Pomieszczenia zamknięte wykonane z daszkami lub podobnymi ruchomymi instalacjami mogą powodować problemy ze statecznością statku, ponieważ, jeżeli są wystarczająco duże, wpływają na moment przechyłu spowodowany naporem wiatru.

Interpretacja wymogu:

W przypadku statków pasażerskich, dla których świadectwo statku zostało wydane po raz pierwszy zgodnie z RVIR przed dniem 1 stycznia 2006 r, lub do których odnosi się art. 32.05 ust. 2 zdanie drugie, po wykonaniu obudowy z daszkami lub podobnymi ruchomymi instalacjami, należy dokonać nowego obliczenia stateczności zgodnie z art. 19.04 niniejszego Standardu, o ile płaszczyzna poprzeczna, która ma być uwzględniona w każdym przypadku, przekracza A_{wz} 5 % całkowitej A_w płaszczyzny bocznej.

ESI-III-2
**SZCZEGÓLNE POTRZEBY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA OSÓB
Z OGRANICZONĄ MOŻLIWOŚCIĄ PRZEMIESZCZANIA SIĘ**

(art. 1.01 ust. 12.2, art. 19.01 ust. 4 , art. 19.06 ust. 3-5, 9, 10, 13 i 17, art. 19.08 ust. 3, art. 19.10 ust. 3, art. 19.13 ust. 1-4)

1. Wprowadzenie

Potrzeby w zakresie bezpieczeństwa osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się są większe niż innych pasażerów. Zostały one uwzględnione w wymaganiach określonych w rozdziale 19, które wyjaśniono poniżej.

Celem tych wymagań jest zapewnienie osobom z ograniczoną możliwością przemieszczania się bezpiecznego pobytu i poruszania się na statkach. Ponadto w sytuacji zagrożenia osoby takie powinny mieć zapewniony taki sam poziom bezpieczeństwa, jak pozostali pasażerowie.

Nie ma potrzeby, aby wszystkie strefy dla pasażerów spełniały szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się. Wymagania te mają zatem zastosowanie tylko do niektórych stref. Osoby takie muszą jednak mieć możliwość uzyskania informacji na temat stref, które zostały specjalnie dostosowane do ich potrzeb ze względu na bezpieczeństwo, aby mogły odpowiednio zorganizować swój pobyt na statku. Armator statku ponosi odpowiedzialność za udostępnienie odpowiednich stref, przedstawienie ich do wiadomości oraz poinformowanie o nich osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się.

Przepisy dotyczące osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się nawiązują do:

- dyrektywy 2009/45/WE¹ oraz
- wytycznych w sprawie dostosowania statków pasażerskich pływających po wodach śródlądowych do potrzeb osób niepełnosprawnych zgodnie z rezolucją nr 69 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).²

Stosowana w Standardzie definicja ‘osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się’ pokrywa się w dużym stopniu z definicją zawartą w dyrektywie, natomiast większość wymagań technicznych opiera się na treści przewodnika. W razie wątpliwości oba te dokumenty mogą stanowić punkt odniesienia podczas procesu decyzyjnego. Zasadniczo zakres wymagań dyrektywy i przewodnika wykracza poza wymagania przedstawione w Standardzie.

Wymagania Standardu nie obejmują koi oraz podobnych instalacji, które podlegają przepisom krajowym.

2. Artykuł 1.01 ust. 12.2 – ‘osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się’

Wyrażenie ‘Osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się’ oznacza osoby, które z powodu niepełnosprawności fizycznej nie mogą poruszać się lub rozpoznawać otoczenia w taki sam sposób, jak inni pasażerowie. Definicja ta obejmuje osoby z niepełnosprawnością wzrokową lub słuchową oraz osoby z dziećmi w wózkach lub noszonymi na rękach. Dla celów niniejszych przepisów do osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się nie zaliczają się osoby z niepełnosprawnością umysłową.

¹ Dyrektywa 2009/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 6 maja 2009 r. zmieniająca dyrektywę Rady 98/18/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz.U. L 163, 25.6.2009).

² Guidelines for passenger vessels also suited for carrying persons with reduced mobility (Wytyczne dla statków pasażerskich również dostosowanych do przewozu osób z ograniczoną możliwością poruszania się) – Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych, Komitet Transportu Lądowego, Grupa Robocza ds. Transportu Śródlądowego, przyjęte w dniu 15 października 2010 r.

3. Artykuł 19.15 ust. 4 — Strefy przeznaczone dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się

Strefą przeznaczoną dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się może być, w najprostszym przypadku, obszar w obrębie wejścia, ale mogą być to również miejsca, z których w sytuacji zagrożenia odbywać się będzie ewakuacja. Strefy te obejmują:

- miejsce przechowywania lub wydawania środków ratunkowych w sytuacji zagrożenia,
- miejsca siedzące,
- odpowiednio przystosowaną toaletę (nr 10 niniejszych wytycznych), oraz
- korytarze łączące.

Liczba miejsc siedzących odpowiada co najmniej przybliżonej liczbie osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się, które — w dłuższym okresie — najczęściej przebywają w tym samym czasie na pokładzie. Liczbę tę powinien określić armator, kierując się doświadczeniem, ponieważ właściwy organ nie posiada odpowiedniej wiedzy w tym zakresie.

W przypadku statków kabinowych należy również zwrócić uwagę na korytarze prowadzące do kabin, z których korzystają osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się. Liczbę takich kabin powinien określić armator, w taki sam sposób, jak liczbę miejsc siedzących. Nie wprowadza się żadnych wymagań dotyczących specjalnego wyposażenia kabin, z wyjątkiem szerokości drzwi. Dokonanie ewentualnych dalszych niezbędnych dostosowań pozostaje w gestii armatora.

4. Artykuł 19.06 ust. 3 lit. g) — Wyjścia z pomieszczeń

W odniesieniu do wymagań dotyczących szerokości korytarzy łączących, wyjść oraz otworów w nadburciach i barierkach przeznaczonych dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się lub wykorzystywanych zwykle do wejścia na statek i zejścia ze statku takich osób, należy wziąć pod uwagę wózki dziecięce, a także fakt, iż niektóre osoby mogą korzystać z różnego rodzaju pomocy w chodzeniu lub poruszać się na wózkach. W przypadku wyjść lub otworów wykorzystywanych w celu wejścia na statek lub zejścia ze statku należy również uwzględnić dodatkowe miejsce dla personelu pomocniczego.

5. Artykuł 19.06 ust. 4 lit. d) — Drzwi

Wymagania dotyczące rozplanowania strefy wokół drzwi przeznaczonych dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się powinny zapewnić możliwość bezpiecznego otwierania takich drzwi osobom korzystającym na przykład z pomocy w chodzeniu.

6. Artykuł 19.06 ust. 5 lit. c) — Korytarze łączące

Zob. pkt 4 niniejszej instrukcji.

7. Artykuł 19.06 ust. 9) — Schody i windy

Wymagania dotyczące rozplanowania schodów powinny uwzględniać, oprócz ewentualnego ograniczenia możliwości przemieszczania się, również wady wzroku.

8. Artykuł 19.06 ust. 10 lit. a) i b) — Nadburcia i barierki

Wymagania dotyczące nadburci i barierki na pokładach przeznaczonych dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się powinny przewidywać zwiększoną wysokość tych elementów, ponieważ w przypadku takich osób istnieje większe prawdopodobieństwo utraty równowagi lub braku możliwości samodzielnego trzymania się.

Zob. również pkt 4 niniejszej instrukcji.

9. Artykuł 19.06 ust. 13) — Obszary komunikacyjne

Z wielu przyczyn osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się muszą podierać się lub częściej korzystać z podpory, dlatego ściany w obszarach komunikacyjnych przeznaczonych dla takich osób powinny być wyposażone w poręcze umieszczone na odpowiedniej wysokości. Zob. również pkt 4 niniejszej instrukcji.

10. Artykuł 19.06 ust. 17) — Toalety

Osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się powinny mieć również możliwość bezpiecznego przebywania i poruszania się w toaletach, w związku z czym co najmniej jedna toaleta powinna być odpowiednio przystosowana do ich potrzeb.

11. Artykuł 19.08 ust. 3 i lit. a) i b) — System alarmowy

Osoby z ograniczoną możliwością przemieszczania się częściej mogą znaleźć się w sytuacji, w której będą uzależnione od pomocy innych osób. W pomieszczeniach, w których osoby te z reguły nie są widoczne dla członków załogi, personelu pokładowego lub pasażerów, należy zapewnić możliwość uruchomienia alarmu. Dotyczy to również toalet przeznaczonych dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się.

Do osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się zaliczają się osoby z niepełnosprawnością wzrokową lub słuchową. Dlatego co najmniej strefy przeznaczone dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się powinny być wyposażone w odpowiednie alarmy wizualne i akustyczne.

12. Artykuł 19.10 ust. 3 lit. d) — Wystarczające oświetlenie

Do osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się zaliczają się również osoby z niepełnosprawnością wzrokową. Dlatego w strefach przeznaczonych dla tych osób niezbędne jest odpowiednie oświetlenie, które powinno spełniać wyższe wymagania niż oświetlenie pozostałych stref dla pasażerów.

13. Artykuł 19.13 ust. 1 — Instrukcja bezpieczeństwa

Szczególne środki bezpieczeństwa dotyczące osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się, które należy uwzględnić w instrukcji bezpieczeństwa, powinny obejmować zarówno ewentualność ograniczonej możliwości przemieszczania się, jak i niepełnosprawność słuchową i wzrokową. W przypadku takich osób należy uwzględnić, oprócz środków na wypadek sytuacji zagrożenia, środki odnoszące się do normalnych warunków.

14. Artykuł 19.13 ust. 2 — Plan bezpieczeństwa

Należy określić strefy objęte zakresem pkt 3 niniejszej instrukcji administracyjnej.

15. Artykuł 19.13 ust. 3 lit. b) — Sposób przedstawiania instrukcji i planu bezpieczeństwa

Przynajmniej egzemplarze instrukcji i planu bezpieczeństwa umieszczane w strefach przeznaczonych dla osób z ograniczoną możliwością przemieszczania się powinny być czytelne, o ile możliwe, dla osoby niedowidzącej. Można to osiągnąć na przykład poprzez odpowiednie zastosowanie kontrastu oraz wielkość czcionki.

Ponadto plany powinny być umieszczone na wysokości umożliwiającej ich odczytanie również przez osoby poruszające się na wózkach.

16. Artykuł 19.13 ust. 4 — Instrukcje postępowania dla pasażerów

Stosuje się odpowiednio pkt 15 niniejszej instrukcji.

ESI-III-3

WYTRZYMAŁOŚĆ WODOSZCZELNYCH OKIEN

(art. 19.02 ust. 16)

1. Przepisy ogólne

Zgodnie z art. 19.02 ust. 16 okna mogą być umieszczane poniżej linii granicznej, jeżeli są wodoszczelne, nieotwieralne, wystarczająco wytrzymałe i spełniają wymogi art. 19.06 ust. 14.

2. Konstrukcja okien wodoszczelnych

Wymagania art. 19.02 ust. 16 uznaje się za spełnione, jeżeli konstrukcja wodoszczelnych okien jest zgodna z poniższymi przepisami.

- 2.1 Należy stosować wyłącznie szkło hartowane spełniające wymagania normy ISO 614 : 2012,
- 2.2 Okrągłe okna powinny spełniać wymagania normy ISO 1751 : 2012,
seria B: okna o średnio wysokiej wytrzymałości
rodzaj: okno nieotwieralne.
- 2.3 Okna kątowe powinny muszą spełniać wymagania normy ISO 3903 : 2012,
seria E: okna o wysokiej wytrzymałości
rodzaj: okno nieotwieralne
- 2.4 Okna spełniające wymagania normy ISO mogą zostać zastąpione oknami, których konstrukcja jest co najmniej równorzędna pod względem wymagań określonych w pkt 2.1–2.3.

ESI-III-4

SYSTEM INSTRUKCJI BEZPIECZEŃSTWA

(art. 19.06 ust. 7; art. 29.09 lit d)

1. Przepisy ogólne

- 1.1 Zgodnie z przywołanymi wyżej przepisami statki pasażerskie oraz statki o dużej prędkości powinny posiadać odpowiednie systemy umożliwiające wyraźną identyfikację dróg ewakuacji i wyjść ewakuacyjnych, kiedy skuteczność standardowego oświetlenia awaryjnego jest mniejsza z powodu obecności dymu. Tego rodzaju systemy powinny mieć formę oświetlenia dolnego (*ang. low-location lighting – LLL*). Niniejsza instrukcja obejmuje zatwierdzanie, instalowanie i konserwację takich systemów.
- 1.2 Oprócz wymaganego na mocy art. 19.10 ust. 3 oświetlenia awaryjnego, drogi ewakuacji łącznie z klatkami schodowymi, wyjściami i wyjściami ewakuacyjnymi powinny być oznakowane dolnym oświetleniem (LLL) na całym ich przebiegu, zwłaszcza na zakrętach i skrzyżowaniach.
- 1.3 System oświetlenia dolnego powinien działać przez co najmniej 30 minut od momentu uruchomienia.
- 1.4 Elementy oświetlenia dolnego nie powinny być wykonane z materiałów radioaktywnych ani trujących.
- 1.5 Instrukcje dotyczące systemu oświetlenia dolnego powinny być uwzględnione na planie bezpieczeństwa zgodnie z art. 19.13 ust. 2 oraz znajdować się w każdej kabine.

2. Definicje

- 2.1 System oświetlenia dolnego — zasilane energią elektryczną oświetlenie lub fotoluminescencyjne wskaźniki umieszczone wzdłuż dróg ewakuacji, zapewniające łatwą identyfikację wszystkich takich dróg.
- 2.2 System fotoluminescencyjny — system oświetlenia dolnego wykorzystujący materiał fotoluminescencyjny. Materiał fotoluminescencyjny zawiera substancję chemiczną (np. siarczan cynku) posiadającą właściwości magazynowania energii świetlnej. Emituje on światło, które staje się widoczne przy zmniejszonej skuteczności światła z otoczenia. Brak źródła światła zapewniającego ponowne zasilenie materiału energią powoduje, że materiał fotoluminescencyjny przez określony czas emituje zmagazynowaną energię z malejącą luminancją.
- 2.3 System zasilany energią elektryczną — system oświetlenia dolnego, który, aby mógł działać, wymaga zasilania energią elektryczną, np. systemy, w których wykorzystywane są żarówki, diody elektroluminescencyjne, taśmy lub lampy elektroluminescencyjne, lampy fluorescencyjne itp.

3. Przejścia i klatki schodowe

- 3.1 We wszystkich przejściach oświetlenie dolne powinno być ciągłe, z wyjątkiem przerw na korytarze i drzwi kabin, aby zapewnić widoczność wzdłuż drogi ewakuacji. Dopuszczalne są również systemy oświetlenia dolnego zgodne z normą międzynarodową, o wyraźnym zarysie pomimo braku ciągłości. Oświetlenie dolne powinno być instalowane co najmniej po jednej stronie korytarza, na ścianie, na wysokości nie większej niż 0,3 m nad podłogą, lub na podłodze, w odległości nie większej niż 0,15 m od ściany. W korytarzach o szerokości większej niż dwa metry oświetlenie dolne powinno być zainstalowane po obu stronach.
- 3.2 W ślepych korytarzach oświetlenie dolne powinno być wykonane w postaci strzałek rozmieszczonych w odstępach nie większych niż 1 m lub w postaci równoważnych wskaźników kierunkowych wskazujących kierunek drogi ewakuacji.
- 3.3 We wszystkich klatkach schodowych oświetlenie dolne powinno być instalowane co najmniej po jednej stronie klatki schodowej nad stopniami, na wysokości nieprzekraczającej 0,3 m, tak aby każdy stopień był wyraźnie widoczny dla osoby stojącej powyżej lub poniżej tego stopnia. Jeżeli szerokość klatki schodowej jest równa lub większa niż 2 metry, oświetlenie dolne powinno być zainstalowane po obu jej stronach. Góra i dół każdego biegu schodowego powinny być odpowiednio oznaczone, aby wskazać jego koniec.

4. Drzwi

- 4.1 Oświetlenie dolne powinno prowadzić do klamki drzwi wyjściowych. Aby uniknąć pomyłki, w podobny sposób nie powinny być oznaczone żadne inne drzwi.
- 4.2 W przypadku drzwi przesuwanych w przegrodach, zgodnie z art.19.11 ust. 2 oraz w grodziach, zgodnie z art. 19.02 ust. 5, należy wskazać kierunek otwierania drzwi.

5. Znaki i oznaczenia

- 5.1 Wszystkie oznakowania dróg ewakuacji powinny być wykonane z materiału fotoluminescencyjnego lub powinny być oświetlone elektrycznie. Wielkość takich znaków i oznaczeń powinna być proporcjonalna do wielkości pozostałych elementów systemu oświetlenia dolnego.
- 5.2 Przy wszystkich wyjściach powinny znajdować się odpowiednie znaki oświetlenia dolnego. Znaki te powinny być umieszczone w wyznaczonym obszarze po tej stronie drzwi wyjściowych, po której znajduje się klamka.
- 5.3 Kolor wszystkich znaków powinien kontrastować z tłem (ścianą lub podłogą), na którym znaki te są umieszczone.
- 5.4 W systemie oświetlenia dolnego należy stosować znormalizowane symbole (np. opisane w rezolucji IMO decyzja A.760(18)).

6. Systemy fotoluminescencyjne

- 6.1 Szerokość taśm fotoluminescencyjnych nie powinna być mniejsza niż 0,075 m. Dopuszcza się stosowanie taśm o mniejszej szerokości, pod warunkiem odpowiedniego zwiększenia ich luminancji.
- 6.2 Materiały fotoluminescencyjne powinny zapewnić luminancję równą co najmniej 15 mcd/m², mierzoną po 10 minutach od momentu odłączenia wszystkich zewnętrznych źródeł światła. Przez kolejne 20 minut system nadal powinien zapewnić luminancję większą niż 2 mcd/m².

- 6.3 W celu spełnienia powyższych wymagań dotyczących luminancji należy zapewnić co najmniej minimalny poziom oświetlenia zewnętrznego zapewniającego naładowanie materiału fotoluminescencyjnego.

7. Systemy zasilane energią elektryczną

- 7.1 Systemy zasilane energią elektryczną powinny być połączone z awaryjną tablicą rozdzielczą, wymaganą zgodnie z art. 19.10 ust. 4, tak aby zapewnić ich zasilanie z podstawowego źródła energii w normalnych warunkach eksploatacyjnych i z awaryjnego źródła energii elektrycznej, jeżeli to ostatnie zostało włączone. Dla potrzeb obliczenia wydajności awaryjnego źródła energii, systemy zasilane energią elektryczną uwzględnia się w wykazie urządzeń wymagających zasilania w warunkach awaryjnych.
- 7.2 Uruchamianie systemów zasilanych energią elektryczną powinno być automatyczne lub powinna być zapewniona możliwość ich uruchamiania poprzez wykonanie jednej czynności w sterówce.
- 7.3 W przypadku zainstalowania systemów zasilanych energią elektryczną należy zastosować następujące normy dotyczące luminancji:
1. aktywne części systemów zasilanych energią elektryczną powinny wykazywać minimalną luminancję 10 cd/m^2 ;
 2. punktowe źródła światła w postaci miniaturowych żarówek powinny zapewniać średnią światłość sferyczną równą co najmniej 150 mcd przy odstępach między żarówkami nie większych niż $0,1 \text{ m}$;
 3. punktowe źródła światła wykonane z diod elektroluminescencyjnych powinny posiadać światłość szczytową wynoszącą co najmniej 35 mcd . Kąt stożka połowicznej światłości kierunkowej powinien być zgodny z prawdopodobnym kierunkiem ruchu i widzenia; odstęp między diodami nie powinny być większe niż $0,3 \text{ m}$
 4. systemy elektroluminescencyjne powinny działać przez 30 minut od chwili odłączenia podstawowego źródła zasilania, z którym powinny być połączone zgodnie z pkt 7.1.
- 7.4 Wszystkie systemy zasilane energią elektryczną powinny być wykonane w taki sposób, aby uszkodzenie pojedynczej żarówki, taśmy oświetleniowej lub baterii nie powodowało zaniku oznakowania.
- 7.5 Systemy zasilane energią elektryczną powinny spełniać wymagania art. 10.19 w zakresie testów odporności na drgania i na temperaturę. W drodze odstępstwa od przepisów art. 10.19 ust. 2 lit. c) test odpornościowy na temperaturę może być przeprowadzany w referencyjnej temperaturze otoczenia $40 \text{ }^\circ\text{C}$.
- 7.6 Systemy zasilane energią elektryczną powinny spełniać wymagania wymienności elektromagnetycznej zawarte w art. 10.20.
- 7.7 Zgodnie z europejską normą EN 60529 : 2014 systemy zasilane energią elektryczną powinny posiadać stopień ochrony co najmniej IP 55.

8. Badanie

- 8.1 Luminancja systemów oświetlenia dolnego powinna być sprawdzana przez eksperta
- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - b) przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - c) regularnie co najmniej raz na pięć lat
- Kontroli określonych w akapicie c) powyżej może także dokonywać osoba uprawniona przeszkolona w zakresie systemów instrukcji bezpieczeństwa.
- 8.2 Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.
- 8.3 Jeżeli wskazana na podstawie konkretnego odczytu luminancja nie spełnia wymagań niniejszej instrukcji administracyjnej, należy dokonać odczytów w co najmniej dziesięciu miejscach rozmieszczonych w równych odległościach. Jeżeli ponad 30 % odczytów nie spełnia wymagań niniejszej instrukcji administracyjnej, należy dokonać wymiany systemu oświetlenia dolnego. Jeżeli 20–30 % odczytów nie spełnia wymagań niniejszej instrukcji administracyjnej, w terminie jednego roku należy przeprowadzić kolejną kontrolę systemu oświetlenia dolnego.

ESI-III-5

ODPOWIEDNIE PRZECIWGAZOWE URZĄDZENIA OSTRZEGAWCZE

(art. 19.15 ust. 8)

1. Zgodnie z art. 32.02 ust. 2 i 32.05 ust. 5 (w obu przypadkach są to przepisy przejściowe do art. 19.01 ust. 2 lit. e) instalacje gazu płynnego (LPG) do użytku domowego znajdujące się na pokładach istniejących statków pasażerskich mogą być eksploatowane tylko do czasu pierwszego odnowienia świadectwa zdolności żeglugowej po dniu 1 stycznia 2045 r., pod warunkiem obecności przeciwgazowych urządzeń ostrzegawczych zgodnie z art. 19.15 ust. 8. Zgodnie z art. 19.15 ust. 9, w przyszłości instalacje LPG do użytku domowego będą mogły być instalowane na statkach pasażerskich, które wprowadzane są do eksploatacji po raz pierwszy i których długość nie przekracza 45 m, pod warunkiem jednoczesnego zainstalowania wspomnianych urządzeń ostrzegawczych.
2. Zgodnie z art. 32.02 ust. 2 i 32.05 ust. 5 (w obu przypadkach są to przepisy przejściowe do art. 19.15 ust. 8) przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze muszą zostać zainstalowane przy pierwszym odnowieniu świadectwa zgodnie z art. 17.15.
3. Na przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze składają się czujniki, urządzenia oraz rury; urządzenia te uznaje się za wystarczające, jeżeli spełniają co najmniej poniższe wymagania:
 - 3.1 Wymagania, które powinien spełniać system (czujniki, urządzenia, rury):
 - 3.1.1 Ostrzeżenie przeciwgazowe powinno następować najpóźniej po osiągnięciu lub przekroczeniu jednej z następujących wartości:
 - a) 10 % dolnej granicy wybuchowości (ang. lower explosion limit — LEL) mieszaniny propan/powietrze; oraz
 - b) 30 ppm CO (tlenek węgla).
 - 3.1.2 Czas potrzebny na uruchomienie alarmu w całym systemie nie może przekraczać 20 s.
 - 3.1.3 Wartości graniczne wymienione w pkt 3.1.1 i 3.1.2 nie mogą być nastawialne.
 - 3.1.4 Uwalnianie gazu testowego powinno być zaprojektowane w sposób zapewniający wykrywanie wszelkich przerw lub przeszkód. Należy unikać wszelkich zafałszowań spowodowanych wprowadzeniem powietrza lub utratą gazu testowego w konsekwencji ulotnienia się lub zapewnić ich wykrycie i zgłoszenie.
 - 3.1.5 Urządzenia powinny być przeznaczone do eksploatacji w przedziale temperatur od -10°C do 40°C oraz wilgotności 20–100 %.
 - 3.1.6 Przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze muszą posiadać funkcję autokontroli. Należy uniemożliwić ich wyłączenie przez osoby nieupoważnione.
 - 3.1.7 Przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze zasilane z pokładowej sieci elektrycznej powinny być zabezpieczone przed przerwami w dopływie energii elektrycznej. Urządzenia zasilane z akumulatora powinny być wyposażone w sygnalizację spadku napięcia akumulatora.
 - 3.2 Wymagania, które powinny spełniać urządzenia:
 - 3.2.1 Urządzenia składają się z zespołu przetwarzającego i wyświetlacza.
 - 3.2.2 Osiągnięcie lub przekroczenie wartości granicznych podanych w pkt 3.1.1 lit. a) i b) powinno być sygnalizowane alarmem wizualnym i akustycznym, widocznym zarówno w monitorowanym pomieszczeniu, jak i w sterówce lub w innym miejscu, w którym przez cały czas przebywają członkowie załogi. Alarm powinien być wyraźnie widoczny i słyszalny nawet podczas pracy przy

- najwyższym poziomie hałasu. Alarm powinien wyraźnie różnić się od wszelkich innych sygnałów dźwiękowych i świetlnych w zabezpieczonym pomieszczeniu. Alarm akustyczny powinien być również wyraźnie słyszalny przy zamkniętych drzwiach łączących przy wejściach i w sąsiadujących pomieszczeniach. Alarm akustyczny może być wyciszony po uruchomieniu, natomiast alarm wizualny może być wyłączony tylko wówczas, gdy wartości graniczne spadną poniżej poziomów określonych w pkt 3.1.1.
- 3.2.3 Powinna istnieć możliwość osobnego wykrywania przypadków osiągnięcia lub przekroczenia wartości granicznych, o których mowa w pkt 3.1.1 lit a) i b) oraz wyraźnego przyporządkowania zgłoszeń sygnalizujących takie przypadki.
- 3.2.4 Jeżeli dane urządzenie posiada specjalny status (uruchamianie, awaria, kalibracja, parametryzacja, konserwacja itp.), powinien on być wskazany. Awaria całego systemu lub jednego z jego elementów powinna być sygnalizowana alarmem analogicznie do pkt 3.2.2. Alarm akustyczny może być wyciszony po uruchomieniu, alarm wizualny może być wyłączony dopiero po usunięciu awarii.
- 3.2.5 W przypadku możliwości generowania różnych zgłoszeń (wartości graniczne, specjalny status) powinna istnieć również możliwość ich oddzielnego rozpoznania oraz wyraźnego przyporządkowania. W razie konieczności powinien zostać wyświetlony zbiorczy sygnał wskazujący na brak możliwości wygenerowania wszystkich zgłoszeń. W tym przypadku zgłoszenia generowane są według hierarchii ważności, zaczynając od zgłoszenia o największym znaczeniu dla bezpieczeństwa. Powinna istnieć możliwość wyświetlenia zgłoszeń, które nie mogą zostać wygenerowane, przez naciśnięcie odpowiedniego przycisku. Hierarchia ważności powinna wyraźnie wynikać z dokumentacji urządzenia.
- 3.2.6 Urządzenia powinny być zaprojektowane w sposób uniemożliwiający ingerencję osób nieupoważnionych.
- 3.2.7 We wszystkich przypadkach, gdy używane są urządzenia wykrywające i alarmowe, powinna istnieć możliwość obsługi zespołu kontroli alarmu oraz urządzenia sygnalizacyjnego spoza pomieszczeń, w których przechowywany jest gaz i gdzie znajdują się odbiorniki gazu.
- 3.3 Wymagania, które powinny spełniać czujniki/przyrządy do pobierania próbek:
- 3.3.1 W każdym pomieszczeniu, w którym znajdują się odbiorniki gazu, w pobliżu tych odbiorników powinny znajdować się przeciwigazowe urządzenia ostrzegawcze. Czujniki/przyrządy do pobierania próbek powinny być instalowane w sposób umożliwiający wykrywanie nagromadzenia się gazu zanim osiągnięte zostaną wartości graniczne podane w pkt 3.1.1. Rozplanowanie i instalacja czujników powinny być udokumentowane. Wybór miejsc zainstalowania czujników powinien zostać uzasadniony przez producenta lub specjalistyczne przedsiębiorstwo instalujące urządzenia. Rury przyrządów do pobierania próbek powinny być możliwie jak najkrótsze.
- 3.3.2 Czujniki powinny być łatwo dostępne, aby umożliwić ich regularną kalibrację, konserwację, a także kontrole bezpieczeństwa.
- 3.4 Wymagania, które powinna spełniać instalacja:
- 3.4.1 Wszystkie przeciwigazowe urządzenia ostrzegawcze powinny być instalowane przez specjalistyczne przedsiębiorstwo.

- 3.4.2 W odniesieniu do instalacji należy uwzględnić następujące aspekty:
- lokalne systemy wentylacyjne;
 - uwarunkowania konstrukcyjne (konstrukcja ścian, ścianek działowych itp.) ułatwiające lub utrudniające gromadzenie się gazów
 - zapobieganie negatywnym skutkom wywołwanym przez uszkodzenia mechaniczne, uszkodzenia spowodowane przez wodę lub ciepło.
- 3.4.3 Wszystkie rury przyrządów do pobierania próbek powinny być usytuowane w sposób uniemożliwiający tworzenie się skroplin.
- 3.4.4 Instalacja powinna być wykonana w sposób uniemożliwiający manipulowanie w niej przez osoby nieupoważnione.
4. Kalibracja i kontrola przeciwigazowych urządzeń ostrzegawczych, wymiana części o ograniczonej długości eksploatacji.
- 4.1 Przed uruchomieniem przeciwigazowych urządzeń ostrzegawczych ekspert lub kompetentna osoba powinna dokonać ich kalibracji zgodnie z informacjami dostarczonymi przez producenta:
- przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
 - przed ich ponownym uruchomieniem po istotnej modyfikacji lub naprawie; oraz
 - regularnie.
- Należy wystawić świadectwo wzorcowania i kontroli, podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę z podaniem daty kontroli.
- 4.2 Elementy przeciwigazowych urządzeń ostrzegawczych o krótkim okresie użyteczności powinny być wymieniane w odpowiednim terminie przed upływem przewidywanego okresu ich przydatności do użycia.
5. Znakowanie
- 5.1 Na wszystkich urządzeniach powinny być trwale umieszczone co najmniej następujące informacje, przedstawione w czytelny sposób:
- nazwa i adres producenta,
 - znak legalizacyjny,
 - seria i typ,
 - ewentualnie numer seryjny,
 - w razie potrzeby wszelkie informacje konieczne do zapewnienia bezpiecznego użytkowania; oraz
 - określenie gazu kalibracyjnego dla każdego czujnika.
- 5.2 W przypadku elementów przeciwigazowych urządzeń ostrzegawczych o krótkim okresie użyteczności należy wyraźnie zaznaczyć tę ich właściwość.

6. Informacje dotyczące przeciwgazowych urządzeń ostrzegawczych podawane przez producenta:
- a) pełne instrukcje, rysunki i schematy dotyczące bezpiecznego i odpowiedniego działania oraz instalacji, uruchomienia i konserwacji przeciwgazowych urządzeń ostrzegawczych;
 - b) instrukcja obsługi zawierająca co najmniej:
 - aa) opis działań, które należy podjąć w razie alarmu lub błędnego wskazania;
 - bb) opis środków bezpieczeństwa, gdy urządzenia nie funkcjonują (np. kalibracja, kontrola, rozłączenie); oraz
 - cc) wskazanie osób odpowiedzialnych za instalację i konserwację,
 - c) instrukcje kalibracji urządzeń przed ich uruchomieniem oraz okresowej kalibracji z podaniem wymaganej częstotliwości,
 - d) napięcie zasilania,
 - e) rodzaj i znaczenie alarmów oraz wyświetlanych komunikatów (np. specjalnego statusu),
 - f) informacje dotyczące wykrywania problemów eksploatacyjnych oraz usuwania awarii,
 - g) rodzaj i zakres wymiany części o krótkim okresie przydatności do użycia; oraz
 - h) rodzaj, zakres i częstotliwość kontroli.

ESI-III-6

SYSTEMY SPRZĘGANIA I URZĄDZENIA SPRZĘGAJĄCE PRZEZNACZONE DLA JEDNOSTEK PRZEMIESZCZAJĄCYCH LUB PRZEMIESZCZANYCH W ZESTAWACH SZTYWNYCH

(art. 21.01, 21.02, 21.06, 21.07)

Oprócz wymagań określonych w rozdziale 21 należy przestrzegać odpowiednich przepisów władz nawigacyjnych obowiązujących w państwach członkowskich.

1. Wymagania ogólne

- 1.1 Każdy system sprzęgania musi zapewnić sztywne sprzężenie wszystkich jednostek w zestawie, tj. w przewidywanych warunkach pracy urządzenie sprzęgające musi uniemożliwiać ruch wzdłużny lub poprzeczny między statkami, tak aby dany zestaw mógł zostać uznany za 'jednostkę morską'.
- 1.2 System sprzęgania i jego części składowe muszą być bezpieczne i łatwe w obsłudze, umożliwiając szybkie sprzężenie jednostki bez narażenia personelu na niebezpieczeństwo.
- 1.3 Siły powstające w przewidywanych warunkach pracy muszą być odpowiednio absorbowane i bezpiecznie przenoszone na konstrukcję statku za pośrednictwem systemu sprzęgania i jego części składowych.
- 1.4 Należy zapewnić wystarczającą liczbę punktów sprzężenia.

2. Siły połączenia i wymiarowanie urządzeń sprzęgających

W celu dopuszczenia do eksploatacji urządzenia sprzęgające zestawów i formacji statków muszą być tak zwymiarowane, aby zapewniały dostateczny poziom bezpieczeństwa. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli dla potrzeb wymiarowania elementów sprzężenia wzdłużnego przyjmuje się, że siły połączenia, wyznaczone zgodnie z pkt 2.1, 2.2 i 2.3, stanowią siłę rozciągającą.

- 2.1 Punkty sprzężenia pomiędzy pchaczem a barkami pchanymi lub inną jednostką:

$$F_{SB} = 270 \cdot P_B \cdot \frac{L_S}{B_S} \cdot 10^{-3} [kN]$$

- 2.2 Punkty sprzężenia pomiędzy pchającym motorowym statkiem towarowym lub pchającym zbiornikowcem motorowym jednostką pchaną:

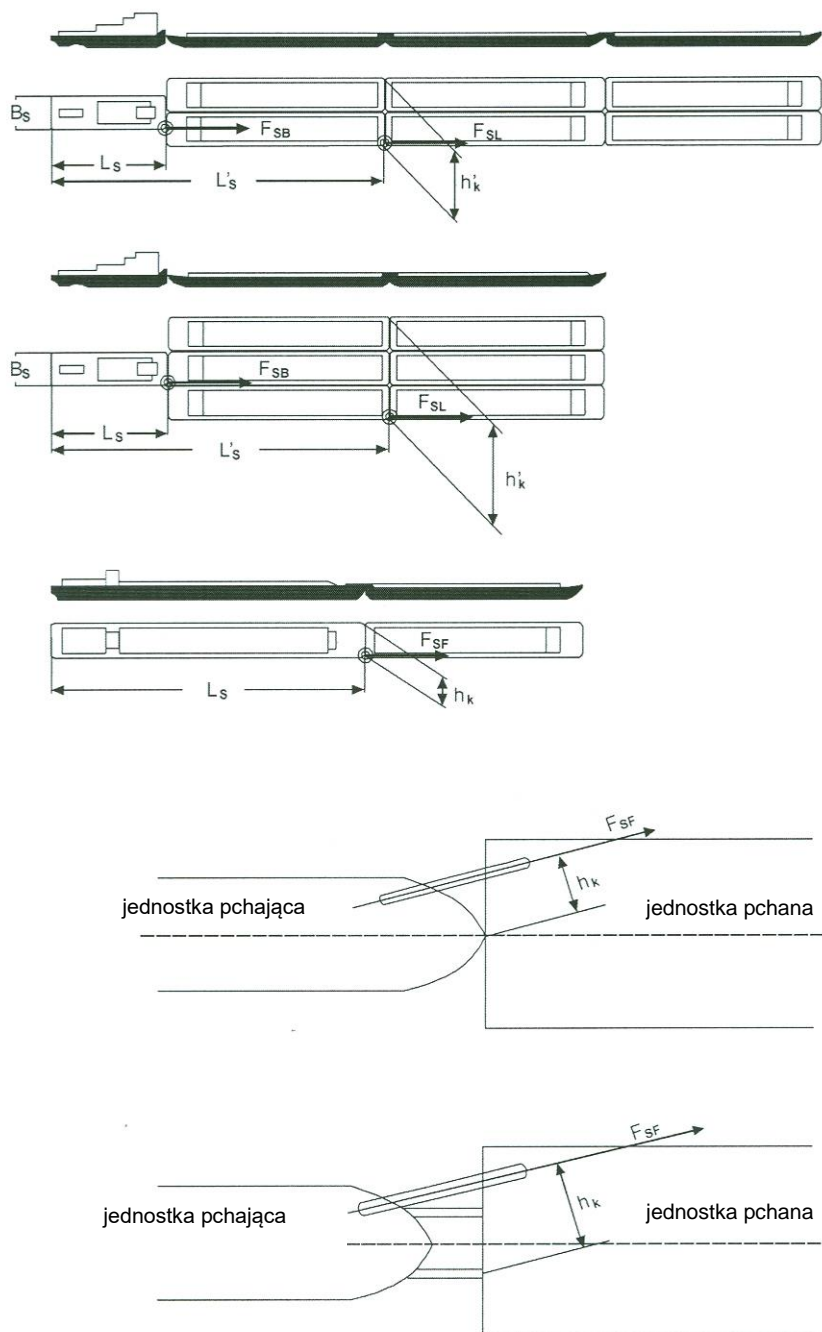
$$F_{SF} = 80 \cdot P_B \cdot \frac{L_S}{h_K} \cdot 10^{-3} [kN]$$

- 2.3 Punkty sprzężenia pomiędzy jednostkami pchanymi:

$$F_{SL} = 80 \cdot P_B \cdot \frac{L'_S}{h'_K} \cdot 10^{-3} [kN]$$

Wartość 1 200 kN uznaje się za wystarczającą maksymalną siłę połączenia dla jednostki pchającej w punkcie sprzężenia pomiędzy pierwszą pchaną jednostką a jednostką sprzężoną z nią z przodu, nawet w przypadku uzyskania wyższej wartości w wyniku zastosowania wzoru z pkt 2.3.

W przypadku punktów sprzężenia wszystkich innych połączeń wzdłużnych między jednostkami pchanymi wymiarowanie urządzeń sprzęgających powinno odbywać się na podstawie siły połączenia wyznaczonej ze wzoru w pkt 2.3.



gdzie:

F_{SB}, F_{SF}, F_{SL}	[kN]	siły połączenia w połączeniu wzdłużnym;
P_B	[kW]	zainstalowana moc silnika napędowego;
L_S	[m]	odległość od rufy pchacza lub jednostki pchającej do punktu sprzężenia;
L'_S	[m]	odległość od rufy jednostki pchającej do punktu sprzężenia pomiędzy pierwszą pchaną jednostką a jednostką sprzężoną z nią z przodu;
h_K, h'_K	[m]	odpowiednia długość ramienia dźwigni w połączeniu wzdłużnym;
B_S	[m]	szerokość jednostki pchającej;
270 i 80	$\left[\frac{kN}{kW} \right]$	wartości liczbowe wyznaczone empirycznie dla potrzeb konwersji zainstalowanej mocy na siłę naporu przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

- 2.4.1 W celu sprzężenia wzdłużnego pojedynczej jednostki należy zastosować co najmniej dwa punkty sprzężenia. Każdy z tych punktów powinien być zwymiarowany dla siły połączenia wyznaczonej na podstawie pkt 2.1, 2.2 lub 2.3. W przypadku stosowania podzespołów służących do sprzężenia sztywnego dopuszczone jest sprzężenie jednopunktowe, jeżeli zapewnia ono bezpieczne połączenie jednostki.

Wytrzymałość lin na zerwanie dobiera się stosowanie do przewidywanej liczby zwojów. Na jeden punkt sprzężenia nie mogą przypadać więcej niż trzy zwoje. Liny należy dobierać zgodnie z ich przeznaczeniem.

- 2.4.2 W przypadku pchaczy z jedną barką pchaną w celu wyznaczenia siły połączenia można zastosować wzór przedstawiony w pkt 2.2, jeżeli tego rodzaju pchacze zostały dopuszczone do przemieszczania kilku takich barek.
- 2.4.3 Należy zapewnić wystarczającą liczbę pachołów lub podobnych urządzeń, zdolnych do absorbowania sił powstających w sprzęgu.

3. Szczególne wymagania dotyczące połączeń przegubowych

Połączenia przegubowe muszą mieć taką konstrukcję, która zapewni sztywne sprzężenie między jednostkami. Podczas prób w ruchu zestawu sztywnego, zgodnie z art. 21.06, należy skontrolować zgodność z wymaganiami określonymi w rozdziale 5.

Zespół napędowy połączenia przegubowego musi umożliwiać prawidłowy powrót do położenia wyprostowanego. Wymagania określone w art. 6.02–6.04 stosuje się odpowiednio, stąd, w przypadku zastosowania napędu silnikowego, należy zapewnić dostępność drugiego niezależnego systemu napędu oraz źródła energii na wypadek awarii.

Musi istnieć możliwość obsługi i monitorowania połączenia przegubowego (co najmniej jego ruchu przegubowego) ze sterówki, przy czym wymogi określone w art. 7.03 i 7.05 stosuje się odpowiednio.

ESI-III-7
ZBIORNIKI PALIWA NA URZĄDZENIACH PŁYWAJĄCYCH

(art. 8.05 ust. 1 i art. 22.02 ust. 1 lit. d)

Zgodnie z art. 8.05 ust. 1 zbiorniki paliwa stanowią integralną część kadłuba albo są do niego trwale przytwierdzone.

Zbiorniki paliwa dla silników urządzeń roboczych na urządzeniach pływających nie muszą stanowić integralnej części kadłuba ani być do niego trwale przytwierdzone. Zbiorniki przenośne mogą być używane, jeżeli spełnione są następujące warunki:

1. Pojemność tych zbiorników nie przekracza 1 000 litrów.
2. Zbiorniki te mogą być w odpowiedni sposób przytwierdzone i uziemione.
3. Zbiorniki są wykonane ze stali o wystarczającej grubości ścian i zostały umieszczone w wannie ściekowej. Wanna ta powinna być skonstruowana w sposób zapobiegający wyciekom paliwa zanieczyszczającego szlaki wodne. Można zrezygnować z wanny ściekowej w przypadku stosowania zbiorników z podwójnymi ściankami wyposażonych w system zabezpieczenia przed wyciekami lub ostrzegania o nieszczelnościach, napełnianych wyłącznie za pośrednictwem automatycznego zaworu tłoczego. Przepisy określone w pkt 3 uznaje się za spełnione, jeżeli konstrukcja zbiornika uzyskała świadectwo i została zatwierdzona zgodnie z przepisami danego państwa członkowskiego.

W świadectwie zdolności żeglugowej dokonuje się odpowiedniego wpisu.

ESI-III-8 STATKI REKREACYJNE

(art. 26.01 ust. 2 w związku z art. 7.02, art. 8.05 ust. 5, art. 8.08 ust. 2 i art.8.10)

1. Przepisy ogólne

Statki rekreacyjne – statki rekr. o długości do 24 metrów, które są wprowadzone do obrotu, muszą spełniać wymogi dyrektywy 2013/53/UE. Zgodnie z art. 3 w związku z art. 2 niniejszej dyrektywy Statki rekreacyjne o długości co najmniej 20 metrów muszą posiadać świadectwo żeglugi śródlądowej potwierdzające zgodność statku z wymaganiami technicznymi określonymi w niniejszym Standardzie. Ponieważ należy unikać dwukrotnych inspekcji lub certyfikacji w odniesieniu do niektórych urządzeń, układów i instalacji nowo zbudowanych statków rekreacyjnych, które mogą wynikać z określonych przepisów art. 26.01 Standardu, niniejsza instrukcja administracyjna zawiera informacje na temat tych wymogów wyszczególnionych w art. 26.01, które są już w stopniu wystarczającym uwzględnione na mocy dyrektywy 2013/53/UE.

2. Wymogi określone w art. 26.01, które są już uwzględnione na mocy dyrektywy 2013/53/UE

W przypadku statków rekreacyjnych podlegających dyrektywie 2013/53/WE, komisja inspekcyjna nie wymaga, w odniesieniu do wydawania świadectwa żeglugi śródlądowej (inspekcja początkowa), dalszej inspekcji lub certyfikacji następujących wymogów określonych w art. 26.01 ust. 2, pod warunkiem że statek zgłoszony do inspekcji został wprowadzony do obrotu nie więcej niż 3 lata przed datą zgłoszenia do komisji inspekcyjnej oraz że nie dokonano na statku żadnych zmian, przy czym deklaracja zgodności odnosi się do następujących zharmonizowanych norm lub ich odpowiedników:

- art. 7.02: EN ISO 11591 : 2019, (Niezakłócona widoczność)
- art. 8.05 ust.5: EN ISO 10088 : 2013, (Zbiornik paliwa i przewody paliwowe)
- art. 8.08 ust. 2: EN ISO 15083 : 2018, (Pompy żęzowe)
- art. 8.10: EN ISO 14509-1 : 2018 i EN ISO 14509-3 : 2019, (Emisja dźwięku)

ESI-III-9
PRÓBA PŁYWALNOŚCI, PRZEGŁĘBIENIA I STATECZNOŚCI ROZDZIELONYCH
CZĘŚCI STATKU

(art. 28.04, w związku z art. 27.02 i art 27.03)

1. Podczas prób pływalności, przegłębienia i stateczności części statku, które zostały rozdzielone zgodnie z art. 28.04 ust. 2 lit. a), zakłada się, że obie części zostały wcześniej częściowo lub w całości rozładowane lub że kontenery wystające poza zrębnicę luku zostały odpowiednio zabezpieczone przed poślizgiem.
2. W przypadku każdej z dwóch części należy zatem spełnić następujące wymagania podczas obliczania stateczności zgodnie z art. 27.03 (Warunki szczegółowe i metoda obliczania potwierdzenia stateczności dla transportu kontenerów zabezpieczonych):
 - wysokość metacentryczna \overline{MG} nie powinna być mniejsza niż 0,50 m,
 - pozostały prześwit bezpieczny powinien wynosić 100 mm,
 - należy uwzględnić prędkość 7 km/h,
 - przyjmuje się wartość naporu wiatru 0,01 t/m².
3. W przypadku części statku, które zostały rozdzielone zgodnie z art. 28.04 ust. 2, nie ma konieczności zachowania kąta przechyłu ($\leq 5^\circ$), ponieważ kąt ten — obliczony na podstawie współczynnika tarcia — został określony w przypadku kontenerów niezabezpieczonych.

Przechył wynikający ze swobodnej powierzchni cieczy należy wyznaczyć na podstawie wzoru podanego w art. 27.02 ust. 1 lit. e)
4. Wymagania określone w pkt 2 i 3 uznaje się za spełnione również w przypadku spełnienia, w odniesieniu do każdej z dwóch części, wymagań w zakresie stateczności określonych w sekcji 9.1.0.95.2 rozporządzenia w sprawie przewożenia niebezpiecznych ładunków na Renie (ADN).
5. Potwierdzenie stateczności rozdzielonych części statku można uzyskać przyjmując założenie, że ładunek jest rozmieszczony równomiernie, ponieważ równomiernego rozmieszczenia ładunku — o ile nie miało to jeszcze miejsca — można dokonać przed rozdzieleniem, albo że ładunek statku może być w dużym stopniu usunięty.

ESI-III-10

WYPOSAŻENIE STATKÓW, KTÓRE MUSZĄ BYĆ EKSPLOATOWANE ZGODNIE ZE STANDARDAMI S1 I S2

(art. 31.01, 31.02 i 31.03)

1. Wprowadzenie ogólne

Zgodnie z art. 31.01, statki, które mają być eksploatowane według standardów S1 i S2, powinny spełniać wymagania przepisów rozdziału 31. Organ inspekcyjny potwierdza zgodność danego statku z wymaganiami przepisów w świadectwie zdolności żeglugowej.

Przepisy te stanowią uzupełniające wymagania dotyczące wyposażenia i obowiązują obok wymagań, które statek musi spełnić w celu wydania świadectwa zdolności żeglugowej. W niniejszej instrukcji administracyjnej wyjaśnione są te przepisy art. 23.09, które można interpretować na różne sposoby. Przepisy rozdziału 31 należy zatem interpretować w następujący sposób:

2. Artykuł 31.02 – Standard S1

2.1 Ustęp 1 – Rozmieszczenie systemu napędowego

Jeżeli statek jest wyposażony w bezpośrednio odwracalny serwomotor, w instalacji sprężonego powietrza potrzebnej do odwrócenia kierunku ciągu:

- a) powinno być cały czas utrzymywane ciśnienie korygowane automatycznie przez sprężarkę; lub
- b) w razie włączenia alarmu w sterówce, ciśnienie powinno zostać zwiększone przez pomocniczy silnik, który można uruchomić ze sterówki. Jeżeli silnik pomocniczy ma własny zbiornik paliwa, w sterówce powinno znajdować się, zgodnie z art. 8.05 ust. 13, urządzenie ostrzegawcze emitujące sygnał, jeżeli poziom paliwa w zbiorniku nie jest wystarczający, aby zapewnić dalszą bezpieczną pracę.

2.2 Ustęp 2 – Poziomy wody zęzowej w maszynowni z silnikiem głównym

Jeżeli w celu spełnienia wymagań manewrowych określonych w rozdziale 5 niezbędne są dziobowe urządzenia sterownicze, pomieszczenie, w którym znajdują się te urządzenia uznaje się za maszynownię główną.

2.3 Ustęp 3 – Automatyczne doprowadzanie paliwa

2.3.1 Jeżeli układ napędowy zawiera zbiornik z dziennym zapasem paliwa,

- a) jego zawartość powinna zapewniać 24-godzinną pracę układu napędowego, przy założeniu zużycia paliwa na poziomie 0,25 l/kW/h;
- b) pompa paliwowa zasilająca zbiornik z dziennym zapasem powinna pracować w sposób ciągły; lub
- c) pompa paliwowa zasilająca powinna być wyposażona w:
 - włącznik powodujący automatycznie uruchomienie pompy paliwowej zasilającej w momencie, gdy paliwo w zbiorniku z dziennym zapasem osiągnie określony niski poziom, oraz
 - wyłącznik powodujący automatycznie wyłączenie pompy paliwowej zasilającej w momencie, gdy zbiornik z dziennym zapasem zostaje całkowicie napełniony.

2.3.2 Zbiornik z dziennym zapasem paliwa powinien posiadać urządzenie alarmujące o zmianie poziomu paliwa, spełniające wymagania zawarte w art. 8.05 ust. 13.

2.4. Ustęp 4 – Brak konieczności użycia szczególnie dużej siły do obsługi urządzeń sterowniczych

Wymaganie to spełniają urządzenia sterownicze z napędem hydraulicznym. Urządzenia obsługiwane ręcznie nie powinny wymagać do swojej obsługi siły większej niż 160 N.

2.5 Ustęp 5 – Sygnały wizualne i akustyczne wymagane podczas żeglugi

Sygnały wizualne nie obejmują cylindrów, kul, stożków ani podwójnych stożków wymaganych przez przepisy władz nawigacyjnych państw członkowskich.

2.6 Ustęp 6 – Komunikacja bezpośrednia i komunikacja z maszynownią

2.6.1 Uznaje się, że komunikacja bezpośrednia jest zapewniona, jeżeli:

- a) możliwy jest bezpośredni kontakt wzrokowy pomiędzy sterówką a ośrodkami sterowania dla wciągarek i pachołów w przedniej części lub na rufie statku, a ponadto odległość od sterówki do tych stanowisk nie przekracza 35 m; oraz
- b) istnieje możliwość bezpośredniego przejścia ze sterówki do pomieszczeń dla załogi.

2.6.2 Uznaje się, że komunikacja z maszynownią jest zapewniona, jeżeli sygnał, o którym mowa w art. 7.09 ust. 3 zdanie drugie, może być obsługiwany niezależnie od włącznika/wyłącznika, o którym mowa w art. 7.09 ust. 2.

2.7 Ustęp 7 – Korby i podobne obrotowe elementy obsługi

Zaliczają się do nich:

- a) ręcznie obsługiwane wciągarki kotwiczne (za maksymalną wymaganą siłę uznaje się siłę działającą w momencie, gdy kotwice są swobodnie zawieszony);
- b) korby służące do podnoszenia pokryw luków;
- c) korby wind masztowych i wciągarek kominowych.

Nie zaliczają się do nich:

- a) windy cumowe i wciągarki sprzęgające;
- b) korby na dźwigach, chyba że są one przeznaczone dla łodzi towarzyszących.

2.8 Ustęp 10 – Ergonomiczne rozmieszczenie

Przepisy te uznaje się za spełnione, jeżeli:

- a) sterówka jest rozplanowana zgodnie z normą europejską EN 1864 : 2008; lub
- b) sterówka jest zaprojektowana jako jednoosobowe stanowisko radarowe; lub
- c) sterówka spełnia następujące wymagania:
 - aa) urządzenia sterujące i przyrządy pomiarowe znajdują się w przednim polu widzenia i w obrębie łuku wynoszącego maksymalnie 180° (90° na prawą burtę i 90° na lewą burtę), z uwzględnieniem podłogi i sufitu; są one czytelne i wyraźnie widoczne z miejsca, które zwykle zajmuje sternik;

- bb) główne urządzenia sterujące, takie jak koło sterowe lub dźwignia steru, urządzenia sterujące silnikami, urządzenia sterujące urządzeniami radiowymi, a także urządzenia sterujące sygnałami dźwiękowymi oraz sygnałami ostrzegawczymi i manewrowymi wymaganymi przez krajowe lub międzynarodowe przepisy władz nawigacyjnych, stosownie do okoliczności, są rozmieszczone w taki sposób, aby odległość między urządzeniami sterującymi na prawej burcie a urządzeniami na lewej burcie nie była większa niż 3 m; sternik powinien mieć możliwość obsługi silników bez wypuszczania z rąk urządzeń systemu sterowania, mając nadal możliwość obsługi innych urządzeń sterujących, takich jak urządzenia radiowe, a także urządzenia sterujące sygnałami dźwiękowymi oraz sygnałami ostrzegawczymi i manewrowymi wymaganymi przez krajowe lub międzynarodowe przepisy władz nawigacyjnych, stosownie do okoliczności;
- cc) sygnały ostrzegawcze i manewrowe wymagane przez krajowe lub międzynarodowe przepisy władz nawigacyjnych, stosownie do okoliczności, są uruchamiane elektrycznie, pneumatycznie, hydraulicznie lub mechanicznie. W drodze odstępstwa mogą być one obsługiwane za pomocą naprężonej linki, jeżeli sposób ten zapewnia ich bezpieczną obsługę ze sterówki.

3. Artykuł 31.03 – Standard S2

3.1 Ustęp 1 – Statki motorowe towarowe lub zbiornikowce motorowe funkcjonujące samodzielnie

Statki motorowe towarowe lub zbiornikowce motorowe które na podstawie świadectwa zdolności żeglugowej potrafią udowodnić, że mają zdolność pchania ale które:

- a) nie są wyposażone w hydraulicznie lub elektrycznie obsługiwane wyciągarki sprzęgające; lub
- b) których hydraulicznie lub elektrycznie obsługiwane wyciągarki sprzęgające nie spełniają wymagań określonych w pkt 3.3 niniejszej instrukcji,

są klasyfikowane wg standardu S2 jako statki motorowe towarowe lub zbiornikowce motorowe funkcjonujące samodzielnie. W pkt 47 świadectwa zdolności żeglugowej dokonuje się wpisu 'Standard S2 nie ma zastosowania do statku motorowego towarowego lub zbiornikowca motorowego podczas pchania'.

3.2 Ustęp 3 – Zestawy pchane

Statki motorowe towarowe lub zbiornikowce motorowe, które na podstawie świadectwa zdolności żeglugowej potrafią udowodnić, że mają zdolność pchania i są wyposażone w hydraulicznie lub elektrycznie obsługiwane wyciągarki sprzęgające spełniające wymagania określone w pkt 3.3 niniejszej instrukcji administracyjnej, ale które nie posiadają własnego dziobowego napędu strumieniowego, są klasyfikowane według standardu S2 jako statki motorowe towarowe lub zbiornikowce motorowe pchające zestaw. W pkt 47 świadectwa zdolności żeglugowej dokonuje się wpisu 'Standard S2 nie ma zastosowania w przypadku, gdy statek motorowy funkcjonuje samodzielnie'.

3.3 Ustęp 3, zdanie pierwsze i ust. 4 lit. d), zdanie pierwsze — Specjalne wyciągarki lub podobne urządzenia przeznaczone do naciągania lin (urządzenia sprzęgające)

Wymagane urządzenia sprzęgające stanowią minimalne wyposażenie określone w art. 21.01 ust. 2 które, zgodnie z pkt 2.1 i 2.2 instrukcji ESI-III-6 (połączenia wzdłużne), służy do przenoszenia obciążeń i spełnia następujące wymagania:

- a) urządzenie powinno zapewniać siłę naciagową wymaganą do sprzężenia tylko w sposób mechaniczny;
- b) urządzenia sterujące tym urządzeniem powinny znajdować się na samym urządzeniu. W drodze odstępstwa dozwolone jest sterowanie zdalne, pod warunkiem że:

- osoba obsługująca urządzenie ma niczym nieograniczony bezpośredni widok na urządzenie ze stanowiska sterowniczego,
 - na stanowisku sterowniczym znajduje się urządzenie zapobiegające nieumyślnemu uruchomieniu,
 - urządzenie jest wyposażone w mechanizm awaryjnego zatrzymania;
- c) urządzenie powinno być wyposażone w hamulec natychmiastowego działania na wypadek zwolnienia urządzeń sterujących lub zaniku siły napędowej;
- d) w razie zaniku siły napędowej powinna istnieć możliwość ręcznego zwolnienia liny sprzęgającej.

3.4 Ustęp 3, zdanie drugie, i ust. 4 lit. d), zdanie drugie — Obsługa dziobowego steru strumieniowego

Urządzenia sterujące dziobowego steru strumieniowego powinny być zainstalowane na stałe w sterówce. Powinny być spełnione wymogi art. 7.04 ust. 8. Kable elektryczne niezbędne do obsługi dziobowego steru strumieniowego powinny być poprowadzone na stałe aż do przedniej części pchającego statku motorowego towarowego lub zbiornikowca motorowego lub pchacza.

3.5 Ustęp 4 – Równorzędna zdolność manewrowa

Równorzędną zdolność manewrową zapewnia układ napędowy składający się z:

- a) napędu wielośrubowego oraz co najmniej dwóch niezależnych układów napędowych o podobnej mocy wyjściowej;
- b) co najmniej jednego pędnika cykloidalnego;
- c) co najmniej jednej ster-śruby; lub
- d) co najmniej jednego napędu strugowodnego o obrocie 360°.

CZĘŚĆ IV PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

ESI-IV-1 STOSOWANIE PRZEPISÓW PRZEJŚCIOWYCH

(rozdziały 19-30, rozdział 32 i rozdział 33)

1. Stosowanie przepisów przejściowych przy łączeniu części jednostek

1.1 Zasady

W przypadku gdy łączone są części różnych statków, ochronę obecnego stanu rzeczy przyznaje się jedynie dla tych części, które są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo zdolności żeglugowej. Tym samym na przepisy przejściowe można powoływać się jedynie w odniesieniu do wspomnianych części. Pozostałe części należy traktować jako nowo zbudowany statek.

1.2 Stosowanie przepisów przejściowych w ujęciu szczegółowym

1.2.1 W przypadku gdy łączone są części różnych statków, na przepisy przejściowe można powoływać się jedynie w odniesieniu do tych części, które są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo zdolności żeglugowej.

1.2.2 Części, które nie są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo, należy traktować jako nowo zbudowaną jednostkę.

1.2.3 Po dołączeniu do danego statku części innego statku, pierwszy z wymienionych otrzymuje europejski numer identyfikacyjny tej jednostki, która zachowuje swoje świadectwo jako jednostka przebudowana.

1.2.4 W przypadku gdy po przebudowie zachowane jest istniejące świadectwo zdolności żeglugowej lub wydane zostaje nowe świadectwo zdolności żeglugowej dla jednostki, rok budowy najstarszej części jednostki dodatkowo wpisuje się do świadectwa zdolności żeglugowej.

1.2.5 Jeżeli do jednostki jest przymocowana nowa część dziobowa, silnik dla dziobowego systemu steru strumieniowego zainstalowanego w przedniej części powinien również spełniać aktualne wymagania.

1.2.6 Jeżeli do statku przymocowana jest nowa część rufowa, silniki zamontowane w części rufowej również powinny spełniać aktualne wymagania.

1.3 Przykłady pogładowe

1.3.1 Statek został zestawiony z dwóch starszych statków (rok budowy statku 1: 1968; rok budowy statku 2: 1972). Wykorzystano cały statek 1 z wyjątkiem części dziobowej; ze statku 2 wykorzystano część dziobową. Zmontowany statek otrzymuje świadectwo zdolności żeglugowej statku 1. Część dziobową zmontowanego statku należy teraz wyposażać m.in. we wnętrza kotwiczne.

1.3.2 Statek został zestawiony z dwóch starszych statków (rok budowy statku 1: 1975; rok budowy statku 2: 1958, najstarsza część: 1952). Wykorzystano cały statek 1 z wyjątkiem części dziobowej; ze statku 2 wykorzystano część dziobową. Zmontowany statek otrzymuje świadectwo zdolności żeglugowej statku 1. Część dziobową zmontowanego statku należy teraz wyposażać m.in. we wnętrza kotwiczne. Najstarszą część pochodzącą z pierwotnego statku 2, skonstruowaną w roku 1952, wpisuje się dodatkowo do świadectwa zdolności żeglugowej.

1.3.3 Część rufowa statku, skonstruowanego w roku 2001, została dołączona do statku, skonstruowanego w roku 1988. Silnik statku skonstruowanego w roku 1988, musi pozostać na statku. W tym przypadku silnik musi uzyskać homologację. Konieczne byłoby także uzyskanie homologacji silnika, gdyby był to silnik w części rufowej z roku 2001.

2. Stosowanie przepisów przejściowych w przypadku zmiany typu jednostki (przeznaczenie jednostki)

2.1 Zasady

2.1.1 W przypadku każdej decyzji w sprawie stosowania przepisów przejściowych w razie zmiany typu jednostki (typ statku; przeznaczenie statku), w odniesieniu do niniejszego Standardu, względy bezpieczeństwa muszą mieć kluczowe znaczenie.

2.1.2 Jeżeli wymogi dotyczące bezpieczeństwa mające zastosowanie do nowego typu jednostki różnią się od tych dotyczących starego typu, stanowi to zmianę typu jednostki; sytuacja taka ma miejsce, gdy przepisy specjalne zamieszczone w rozdziałach 19-30 niniejszego Standardu, mają zastosowanie do nowego typu, natomiast nie miały zastosowania do starego typu.

2.1.3 W przypadku zmiany typu jednostki, wszystkie przepisy specjalne i wszystkie wymogi dotyczące konkretnie tego typu jednostki muszą być w pełni przestrzegane; w odniesieniu do wspomnianych wymogów nie można się powoływać na przepisy przejściowe. Powyższe ma również zastosowanie do tych części, które zostały przejęte z istniejącej jednostki i są objęte wspomnianymi wymogami specjalnymi.

2.1.4 Przebudowa zbiornikowca na statek do przewozu ładunków suchych nie stanowi zmiany typu jednostki określonej w ppkt 2.1.2.

2.1.5 W przypadku przebudowy statku kabinowego na statek wycieczkowy, wszystkie nowe części muszą w pełni spełniać aktualne wymogi.

2.2 Stosowanie przepisów przejściowych w ujęciu szczegółowym

2.2.1 Art. 32.02 ust. 2 (N. Z. P.), wzgl. art. 33.02 ust. 2 ma zastosowanie do tych części jednostki, które są odnowione; skutkiem tego nowe części jednostki nie mogą być objęte przepisami przejściowymi.

2.2.2 W odniesieniu do tych części jednostki, które nie są przebudowane, przepisy przejściowe nadal obowiązują z wyjątkiem części wymienionych w ppkt 2.1.3, zdanie drugie.

2.2.3 Jeżeli wymiary jednostki zostały zmienione, przepisy przejściowe przestają obowiązywać w odniesieniu do tych części jednostki, które mają związek ze wspomnianą zmianą (np. odległość grodzi zderzeniowej, wolnej burty i kotwicy).

2.2.4 W przypadku zmiany typu jednostki stosuje się wymogi specjalne, które obowiązują jedynie w odniesieniu do nowego typu jednostki. Wszystkie części i elementy wyposażenia, na które przebudowa jednostki ma wpływ, muszą spełniać aktualne wymogi określone w częściach II i III niniejszego Standardu.

2.2.5 Jednostce przyznaje się następnie nowe lub zmienione świadectwo zdolności żeglugowej, przy czym należy dokonać wpisu w rubrykach 7 i 8 świadectwa dotyczącego zarówno pierwotnej konstrukcji, jak i przebudowy.

2.3 Przykłady pogładowe

2.3.1 Statek towarowy (rok budowy 1996) został przebudowany na statek pasażerski. W takim przypadku rozdział 19 niniejszego Standardu ma zastosowanie do całego statku, bez powoływania się na przepisy przejściowe. Jeżeli część dziobowa nie została poddana zmianie

stosownie do planów przebudowy ani zgodnie z rozdziałem 19, statek nie musi posiadać wnek kotwicznych zgodnie z art. 3.03.

- 2.3.2 Holownik (rok budowy 1970) został przebudowany na pchacz. Fizyczna przebudowa polega wyłącznie na zmianie wyposażenia pokładowego i zainstalowaniu urządzenia do pchania. Wszystkie przepisy przejściowe odnoszące się do statku z roku 1970 mają nadal zastosowanie, z wyjątkiem rozdziałów 5,7 (częściowo), rozdziałów 13.01 i 21.01.
- 2.3.3 Zbiornikowiec z napędem silnikowym (rok budowy 1970) został przebudowany na pchacz. Fizyczna przebudowa polega na oddzieleniu części dziobowej od części towarowej, a także na zmianie wyposażenia pokładowego i zainstalowaniu urządzenia do pchania. Wszystkie przepisy przejściowe odnoszące się do statku z roku 1970 mają nadal zastosowanie, z wyjątkiem przepisów określonych w rozdziałach 5,7 (częściowo), art. 13.01 i art. 21.01.
- 2.3.4 Zbiornikowiec z napędem silnikowym został przebudowany na statek towarowy z napędem silnikowym. Statek towarowy z napędem silnikowym musi spełniać aktualne wymogi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, zwłaszcza te określone w art. 14.04 rozdziału 14 niniejszego Standardu.

3. Stosowanie przepisów przejściowych w przypadku przebudowy statków pasażerskich

3.1 Stosowanie przepisów przejściowych

- 3.1.1 Działania w zakresie przebudowy, które są niezbędne w celu spełnienia wymogów określonych w rozdziale 19, bez względu na to, kiedy są przeprowadzane, nie stanowią przebudowy "C" w rozumieniu art. 32.02 ust. 2, art. 32.03 ust. 1 lub art. 32.05 ust. 5 lub art. 32.05 ust. 5, wzgl. art. 33.02 i art. 33.03 niniejszego Standardu.
- 3.1.2 W przypadku przebudowy statku kabinowego na statek wycieczkowy wszystkie nowe części muszą w pełni spełniać aktualne wymogi.

3.2 Przykłady pogładowe

- 3.2.1 Statek pasażerski (rok budowy 1995) musi posiadać drugi niezależny układ napędowy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2015 r. Jeżeli na omawianym statku pasażerskim nie są dokonywane żadne inne dobrowolne przebudowy, nie jest konieczne przeprowadzenie obliczenia stateczności zgodnie z nowymi wymogami; jeżeli jednak istnieje obiektywna potrzeba przeprowadzenia go, obliczenie stateczności można przeprowadzić zgodnie z pierwotnymi wymogami RVIR lub danego państwa członkowskiego dotyczącymi stateczności.
- 3.2.2 Statek pasażerski (rok budowy 1994 r., świadectwo zdolności żeglugowej odnowione po raz ostatni w 2012 r.) zostanie przedłużony o 10 m w 2016 r. Ponadto, jednostka taka musi otrzymać drugi niezależny system napędowy. Niezbędne będzie także nowe obliczenie stateczności, które należy przeprowadzić zgodnie z rozdziałem 19 w przypadku statusu jednoprzędziowego i statusu dwuprzędziowego.
- 3.2.3 Statek pasażerski (rok budowy 1988) otrzymuje silniejszy układ napędowy wraz ze śrubami napędowymi. Jest to przebudowa na tyle poważna, że wymagane jest obliczenie stateczności. Należy je przeprowadzić zgodnie z aktualnymi wymogami.