

31982L0714

28.10.1982

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 301/1

**DYREKTYWA RADY****z dnia 4 października 1982 r.****ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej**

(82/714/EWG)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

cele i wprowadzenie wspólnej polityki transportowej wymagają w dziedzinie żeglugi śródlądowej między innymi tego, aby ruch statków w sieci Wspólnoty odbywał się w najlepszych warunkach, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo i konkurencję;

dyrektywa Rady 76/135/EWG z dnia 20 stycznia 1976 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji żeglugowych dla statków żeglugi śródlądowej <sup>(3)</sup>, zmieniona dyrektywą 78/1016/EWG <sup>(4)</sup>, określa, że Rada uchwali wspólne przepisy ustalające wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej; celem niniejszej dyrektywy jest ustalenie tych wymagań; niektóre kategorie statków powinny zostać wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy;

drogi wodne śródlądowe Wspólnoty różnią się, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo i w związku z tym powinny zostać podzielone na strefy; oczekuje się, że nie będzie to w sprzeczności z systemem ustalonym przez poprawioną Konwencję dotyczącą żeglugi na Renie;

należy wprowadzić świadectwo wspólnotowe żeglugi śródlądowej, ważne na wszystkich wspólnotowych drogach wodnych, z wyjątkiem tych, na których ma zastosowanie poprawiona Konwencja dotycząca żeglugi na Renie, zaświadczające spełnianie przez statki wspólnych wymagań technicznych;

powinno być możliwe korzystanie ze świadectwa kontroli, wydanego zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie na wszystkich wspólnotowych drogach wodnych, pod warunkiem posiadania w pewnych przypadkach dodatkowego świadectwa wspólnotowego;

w związku ze znaczeniem lokalnym i specjalnymi wymaganiami bezpieczeństwa, należy przyznać Państwom Członkowskim uprawnienie do wyłączenia ze stosowania całości lub części niniejszej dyrektywy do tych statków, które nie pływają na drogach wodnych śródlądowych innych Państw Członkowskich;

powinny zostać określone terminy, konieczne do przeprowadzenia kontroli technicznych, stanowiących podstawę wydania świadectw dla statków będących w eksploatacji;

w celu ułatwienia szybkiego dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego, powinna zostać określona procedura wprowadzania zmian do nich;

zgodnie z art. 7 dyrektywy 76/135/EWG, przepisy tej dyrektywy obowiązują aż do wejścia w życie niniejszej dyrektywy; konieczne jest, aby dyrektywa 76/135/EWG była stosowana do statków w niej określonych, a do których nie odnosi się niniejsza dyrektywa,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 289, z 19.11.1979, str. 25.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 182, z 21.7.1980, str. 16.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 21, z 29.1.1976, str. 10.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 349, z 13.12.1978, str. 31.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

TYTUŁ 1

### Przepisy ogólne

#### Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy, wspólnotowe drogi wodne śródlądowe są sklasyfikowane w następujący sposób:

- strefy 1 i 2: drogi wodne wymienione w załączniku 1 rozdział 1,
- strefa 3: drogi wodne wymienione w załączniku 1 rozdział 2,
- strefa 4: wszystkie inne wspólnotowe drogi wodne.

Strefa R obejmuje wyżej wymienione drogi wodne, dla których muszą zostać wydane świadectwa kontroli zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie, w brzmieniu, jakie artykuł ten posiada w chwili przyjęcia niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 2

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do:

- statków o całkowitej nośności 15 ton lub więcej, lub statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów o wyporności 15 metrów sześciennych lub więcej,
- holowników i pchaczy, w tym posiadających wyporność poniżej 15 metrów sześciennych, jeżeli zostały wybudowane w celu holowania lub pchania albo napędzania w sprzężeniu burtowym.

2. Następujące statki są wyłączone z niniejszej dyrektywy:

- statki pasażerskie,
- promy,
- sprzęt pływający,
- pływające zakłady i instalacje, w tym przemieszczane z miejsca na miejsce,
- statki wycieczkowe,
- statki obsługi, należące do organów kontrolujących i statki przeciwpożarowe,
- okręty wojenne,
- statki pełnomorskie, w tym holowniki pełnomorskie i pchacze pływające lub stojące w akwenach wód płynących lub czasowo na drogach wodnych śródlądowych, posiadające ważną licencję żeglugową,

- holowniki i pchacze o wyporności poniżej 15 metrów sześciennych, wybudowane w celu holowania, pchania lub napędzania w sprzężeniu burtowym tylko statków o wyporności poniżej 15 metrów sześciennych.

#### Artykuł 3

Statki pływające po drogach wodnych Wspólnoty wymienione w art. 1 będą posiadały:

- świadectwo wydane zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie, podczas pływania w strefie R drogi wodnej,
- świadectwo żeglugi śródlądowej wydane dla statków spełniających wymagania techniczne załącznika 2, podczas pływania po drogach wodnych innych stref.

Świadectwo wspólnotowe zostanie sporządzone zgodnie ze wzorem podanym w załączniku 3 i zostanie wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 4

1. Wszystkie statki, posiadające ważne świadectwo wydane zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie, mogą żeglować po drogach wodnych Wspólnoty, posiadając jedynie to świadectwo.

2. Jednakże wszystkie statki posiadające świadectwo, określone w ust. 1, będą również posiadały dodatkowe świadectwo żeglugi śródlądowej (dodatkowe świadectwo wspólnotowe):

- działając w strefie 3 i 4 dróg wodnych, jeżeli pragną wykorzystać ograniczenie wymagań technicznych dla tych dróg wodnych,
- działając w strefie 1 i 2 dróg wodnych, jeżeli dane Państwo Członkowskie uchwała dodatkowe wymagania techniczne dla tych dróg wodnych, zgodnie z art. 5.

Dodatkowe świadectwo wspólnotowe zostanie sporządzone zgodnie ze wzorem z załącznika 4 i zostanie wydane przez organy krajowe upoważnione do wystawienia świadectwa, o którym mowa w ust. 1 i zgodnie z warunkami, które te organy określają.

#### Artykuł 5

1. Każde Państwo Członkowskie może, zgodnie z wymaganiami zmienionej Konwencji dotyczącej żeglugi na Renie i po zasięgnięciu opinii Komisji, uchwalić dodatkowe wymagania techniczne do wymienionych w załączniku II dla statków pływających w strefie 1 i 2 dróg wodnych na terytorium tych państw.

Te dodatkowe wymagania zostaną przekazane innym Państwom Członkowskim i Komisji przynajmniej na sześć miesięcy przed ich wejściem w życie, chyba że obowiązywały już w dniu 21 stycznia 1977 r.

2. Spełnienie przez statki wymagań dodatkowych zostanie określone w świadectwie wspólnotowym, określonym w art. 3 lub, jeżeli ma zastosowanie art. 4 ust. 2, w dodatkowym świadectwie wspólnotowym.

#### Artykuł 6

Każdy statek posiadający świadectwo wydane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie transportu niebezpiecznych substancji na Renie (ADNR) może przewozić niebezpieczne towary na terytorium Wspólnoty zgodnie z warunkami ustalonymi w świadectwie.

Każde Państwo Członkowskie może wymagać, aby statki, które nie posiadają świadectwa ADNR, zostały dopuszczone do przewozu niebezpiecznych towarów na jego terytorium jedynie, jeżeli spełniają dodatkowe wymagania oprócz określonych w niniejszej dyrektywie. O wymaganiach tych zostanie powiadomiona Komisja i inne Państwa Członkowskie.

#### Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie mogą zwolnić z zastosowania całej lub części niniejszej dyrektywy:

- a) statki pływające po żeglownych drogach wodnych niepołączonych poprzez drogę wodną śródlądową z drogami wodnymi innych Państw Członkowskich;
- b) statki o nośności nieprzekraczającej 350 ton, zarejestrowane przed 1 stycznia 1950 r. i pływające wyłącznie na krajowych drogach wodnych.

2. Państwa Członkowskie mogą zezwolić odnośnie żeglugi na swoich krajowych drogach wodnych na zwolnienia z jednego lub więcej przepisów niniejszej dyrektywy dla ograniczonych rejsów o znaczeniu lokalnym lub na obszarach portowych. Te zwolnienia i przewozy oraz obszary, których one dotyczą, zostaną określone w świadectwie statku.

3. Komisja zostanie powiadomiona o zwolnieniach, uchwalonych zgodnie z niniejszym artykułem.

4. Każde Państwo Członkowskie, które w wyniku zwolnień przyznanych zgodnie z ust. 1 i 2 nie posiada statków podlegających przepisom niniejszej dyrektywy, pływających na swoich drogach wodnych, nie będzie musiało stosować przepisów art. 9, 10 i 12.

#### TYTUŁ II

### Warunki i zasady wydawania wspólnotowych świadectw statków żeglujących po śródlądowych drogach wodnych

#### Artykuł 8

1. Świadectwo wspólnotowe zostanie wydane statkom zarejestrowanym od 1 stycznia 1985 r. zgodnie z kontrolą techniczną, przeprowadzoną przed rozpoczęciem pływania przez ten statek, oraz w celu kontroli, czy statek spełnia warunki techniczne zgodnie z załącznikiem II.

2. Świadectwo wspólnotowe zostanie wydane dla statków będących w eksploatacji 1 stycznia 1985 r. i statków zarejestrowanych przed tym terminem po kontroli technicznej, przeprowadzonej między 1 stycznia 1986 r. a 1 lipca 1998 r., zgodnie z harmonogramem ustalonym przez każde Państwo Członkowskie, w celu kontroli, czy statek spełnia wymagania techniczne zgodnie z załącznikiem II. Harmonogram zostanie przesłany Komisji i innym Państwom Członkowskim.

Jednak w przypadku statków żeglujących wyłącznie po swojej sieci krajowej i zarejestrowanych przed 1 stycznia 1970 r., każde Państwo Członkowskie może zdecydować o przedłużeniu do siedmiu lat okresu przeprowadzenia kontroli technicznej.

3. Spełnienie przez statek dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 5, zostanie w miarę potrzeby sprawdzone w czasie kontroli technicznych, określonych w poprzednich ustępach, lub podczas kontroli technicznej przeprowadzanej na wniosek armatora.

#### Artykuł 9

Świadectwo wspólnotowe zostanie wydane przez właściwe organy krajowe Państwa Członkowskiego, w którym jest zarejestrowany statek, Państwa Członkowskiego, w którym jest położony port macierzysty statku, lub Państwa Członkowskiego, w którym ma swoją siedzibę armator.

Organy te mogą zażądać w miarę potrzeby od właściwych organów innego Państwa Członkowskiego wydania świadectwa.

Każde Państwo Członkowskie sporządzi wykaz wskazujący, jakie organy są właściwe do wydawania świadectw i powiadomi o tym Komisję i inne Państwa Członkowskie.

Każde Państwo Członkowskie, które na mocy art. 7 ust. 4 nie wyznaczyło właściwego organu, może zażądać od innego Państwa lub Państw Członkowskich o zwrócenie się do ich właściwych organów o wydanie świadectw wspólnotowych dla statków zarejestrowanych lub posiadających swój port macierzysty na jego terytorium, lub których właścicielami są osoby posiadające tam swoje siedziby.

### Artykuł 10

Kontrola techniczna, określona w art. 8, będzie prowadzona przez właściwe organy, które mogą odstąpić od poddania statku całkowitej lub częściowej kontroli technicznej, jeżeli z ważnego świadectwa wydanego przez towarzystwo klasyfikujące zatwierdzone przez państwo, w którym wydawane jest świadectwo, jasno wynika, że statek spełnia całkowicie lub częściowo wymagania techniczne załącznika II.

Każde Państwo Członkowskie sporządzi wykaz wskazując, które organy są właściwe do przeprowadzania kontroli technicznych i powiadomi o tym Komisję i inne Państwa Członkowskie.

### Artykuł 11

Okres ważności świadectwa wspólnotowego zostanie określony w każdym przypadku przez organ właściwy do jego wydania. Jednak okres ten nie przekroczy dziesięciu lat.

### Artykuł 12

Każde Państwo Członkowskie określi warunki, zgodnie z którymi ważne świadectwo, które zostało zgubione lub uszkodzone, może zostać zastąpione.

## TYTUŁ III

### Warunki i zasady przedłużania ważności lub zmiany świadectw

### Artykuł 13

Świadectwo wspólnotowe zostanie przedłużone po upływie okresu ważności, zgodnie z warunkami i zasadami jego wydawania.

### Artykuł 14

Ważność świadectwa może zostać wyjątkowo przedłużona do maksymalnego okresu 12 miesięcy przez organ, który je wydał lub przedłużył.

Przedłużenie to zostanie umieszczone w świadectwie wspólnotowym.

### Artykuł 15

W przypadku większych zmian lub napraw, które zmieniają strukturę lub parametry statku, zostanie on ponownie poddany kontroli technicznej przed każdym następnym rejsem zgodnie z art. 8.

Po kontroli zostanie wydane nowe świadectwo, określające parametry techniczne statku.

Jeżeli świadectwo jest wydawane w Państwie Członkowskim innym niż to, które wydało lub przedłużyło początkowe świadectwo, właściwy organ, który wydał lub przedłużył świadectwo, zostanie odpowiednio poinformowany w ciągu jednego miesiąca.

## TYTUŁ IV

### Odmowa lub cofnięcie

### Artykuł 16

Każda decyzja, odmawiająca wydania lub przedłużenia świadectwa wspólnotowego, musi być uzasadniona. Zainteresowany zostanie powiadomiony o decyzji, jak również o procedurze odwoławczej oraz terminie do złożenia odwołania w danym Państwie Członkowskim.

Każde ważne świadectwo może zostać cofnięte przez właściwy organ, które je wydał lub przedłużył, jeżeli statek przestaje spełniać wymagania techniczne w nim określone.

## TYTUŁ V

### Weryfikacja

### Artykuł 17

1. Właściwe organy Państwa Członkowskiego mogą w każdej chwili sprawdzić, czy statek posiada ważne świadectwo zgodnie z warunkami niniejszej dyrektywy i czy spełnia wymagania w nim określone.

2. Jeżeli organy te stwierdzą w trakcie kontroli, że świadectwo jest nieważne lub statek nie spełnia wymagań w nim określonych, ale że utrata ważności lub niespełnienie wymagań nie stanowią oczywistego niebezpieczeństwa, właściciel statku lub jego przedstawiciel podejmą wszelkie konieczne środki w celu uzupełnienia braków. Organ, który wydał lub przedłużył świadectwo, zostaną o tym poinformowane.

3. Jeżeli w trakcie kontroli, określonej w ust. 1, organy stwierdzą, że brakuje świadectwa lub statek stanowi oczywiste niebezpieczeństwo, mogą uniemożliwić dalsze pływanie statku, póki nie zostaną podjęte niezbędne kroki w celu uzupełnienia braków.

Mogą również określić środki, które umożliwią bezpieczne pływanie statku, o ile jest to konieczne dla zakończenia operacji transportowych do miejsca, gdzie zostanie skontrolowany lub naprawiony. Organ, który wydał lub przedłużył świadectwo, zostaną o tym poinformowane.

4. Państwo Członkowskie, które uniemożliwia pływanie statku lub zawiadamia właściciela, że zamierza to uczynić, jeżeli ujawnione braki nie zostaną uzupełnione, informuje organy Państwa Członkowskiego, które wydały lub przedłużyły świadectwo, o decyzji, którą podejmuje lub zamierza podjąć.

5. Każda decyzja przerwania rejsu statku, podjęta zgodnie ze środkami przyjętymi przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy, musi być dokładnie uzasadniona. Zostanie to podane do wiadomości zainteresowanej stronie, która jednocześnie zostanie poinformowana o przysługujących jej środkach odwoławczych i terminach do ich złożenia zgodnie z prawem, obowiązującym w Państwach Członkowskich.

#### TYTUŁ VI

### Przepisy stosowane do statków z państw trzecich

#### Artykuł 18

Do czasu zawarcia porozumienia o wzajemnym uznawaniu świadectw zdolności żeglugowej między Wspólnotą a państwami trzecimi, Państwa Członkowskie mogą uznawać świadectwa zdolności żeglugowej statków z państw trzecich i w miarę potrzeby wydawać świadectwa wspólnotowe lub dodatkowe świadectwa wspólnotowe dla statków z państw trzecich zgodnie z niniejszą dyrektywą.

#### TYTUŁ VII

### Dostosowanie załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego

#### Artykuł 19

Na wniosek Komisji Rada kwalifikowaną większością głosów uchwala zmiany, niezbędne do dostosowania załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego.

#### TYTUŁ VIII

### Przepisy końcowe

#### Artykuł 20

Dyrektywę 76/135/EWG stosuje się w dalszym ciągu dla:

- statków będących w eksploatacji, określonych w art. 8 ust. 2 niniejszej dyrektywy, aż do poddania ich kontroli zgodnie z tym artykułem,
- statków pasażerskich,
- statków, które posiadają świadectwo wspólnotowe, ale nie spełniają jeszcze wymagań załącznika II zgodnie z zasadami, określonymi w rozdziale 13 pkt 13.01 lit. a).

#### Artykuł 21

Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na przepisy dotyczące składu i kwalifikacji załóg oraz koniecznych świadectw, które obowiązują w Państwach Członkowskich.

#### Artykuł 22

Nie później, niż do 1 stycznia 1985 r. Państwa Członkowskie przyjmą, po zasięgnięciu opinii Komisji, przepisy niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 23

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 4 października 1982 r.

W imieniu Rady

H. GROVE

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ WSPÓLNOTOWYCH WODNYCH DRÓG ŚRÓDLĄDOWYCH PODZIELONYCH GEOGRAFICZNIE  
NA STREFY 1, 2, 3 I 4

(Artykuł 1 dyrektywy)

## ROZDZIAŁ I

## Strefa 1

*Republika Federalna Niemiec*

Ems: od linii łączącej latarnie morskie Delfzijl i Knock w kierunku otwartego morza do szerokości 53° 30' N i długości 6° 45' E (tzn. poza strefą przeładunkową dla jednostek ładunków suchych w Alte Ems, biorąc pod uwagę traktat o współpracy Ems — Dollart).

## Strefa 2

*Republika Federalna Niemiec*

Ems: od linii przechodzącej od wejścia do portu w kierunku Papenburg przecinającej Ems, która łączy stację pomp w Diemen (Diemer Schöpfwerk) i otwarcie kanału w Halte do linii łączącej latarnie morskie Delfzijl i Knock, biorąc pod uwagę traktat o współpracy Ems — Dollart.

Jade: w linii łączącej górne światło Schillighörn i wieżę kościelną w Langwarden.

Weser: od mostu kolejowego w Bremen do linii łączącej Langwarden i wieżę kościoła w Kappel z drugim odgałęzieniem Schweiburg wraz z Kleine Weser, Rekumder-Loch oraz wtórnymi odgałęzieniami Rechter Nebenarm.

Elbe: od niższej granicy portu Hamburg do linii łączącej stawę Döse i północno-zachodni punkt Hohe Ufer (Dieksand) z dopływami Eeste, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau i Stör (w każdym przypadku od zapory wodnej do ujścia), w tym Nebenelbe.

Meldorfer Bucht: wewnątrz linii łączącej północno-zachodni punkt Hohe Ufer (Dieksand) i główkę mola zachodniego Büsum.

Flensburger Förde: wewnątrz linii łączącej latarnię morską Kekenis i Birknack.

Eckernförder Bucht: wewnątrz linii łączącej Bocknis-Eck z północno-zachodnim końcem stałego lądu w Dänisch Nie-nhof.

Kieler Förde: na linii łączącej latarnię morską w Bülk i pomnik morski w Labö.

Leda: od wejścia do portu zewnętrznego służby morskiej Leer do ujścia.

Hunte: od portu Oldenburg i od 200 m w dół rzeki Amalienbrücke w Oldenburg do ujścia.

Lesum: od mostu kolejowego Bremen-Burg do ujścia.

Este: od wrót zapory Buxtehude do zapory Este.

Lühe: od zakładu położonego 250 m w górę rzeki od mostu drogowego Marschadamm-Horneburg do zapory Lühe.

Schwinge: od mostku dla pieszych położonego w dół rzeki od bastionu Guldenstern w Stade do zapory Schwinge.

Freiburger-Hafenpriel: od śluz Freiburg/Elbe do ujścia.

Oste: od zapory zakładu Bremervörde do zapory Oste.

Pinnau: od mostu kolejowego Pinneburg do zapory Pinnau.

Krückau: od młyna wodnego Elmshorn do zapory Krückau.

Stör: od Pegel Rensing do zapory Stör.

Eider: od kanału Gieselau do zapory Eider.

Nord-Ostsee-Kanal (Kanał Kiloński): od linii łączącej główki mola Brunsbüttel z linią łączącą światła wejściowe Kiel-Holtenau i Schirnaür See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee z Enge, kanał Achterwehrer i Flemhuder See.

Trave: od mostu kolejowego i mostu Holsten (Stadttrave) w Lübeck do linii łączącej dwie zewnętrzne główki mola Travemünde i Pötenitzer Wiek i Dassower See.

Schlei: na linii łączącej czołowe mola Schleimünde.

#### *Republika Francuska*

Sekwana: w dół rzeki od mostu Jeanne D'Arc w Rouen.

Garona i Gironda: w dół rzeki od kamiennego mostu w Bordeaux.

Rodan: w dół rzeki od mostu Trinquetaille w Arles i wyżej w kierunku Marsylii.

#### *Królestwo Niderlandów*

Dollard.

Eems.

Waddenzee: włączając połączenia z Morzem Północnym.

Ijsselmeer: włączając Markermeer i Ijmeer, ale wyłączając Gouwzee.

Rotterdam Waterweg i Scheur.

Hollands Diep.

Haringvliet i Vuile Gat: włączając Göree-Overflakke z jednej strony i Voorne-Putten oraz Hökse Waard z drugiej.

Hellegat.

Volkerak.

Kramer.

Grevelingen i Brouwershavense Gat: włączając drogi wodne pomiędzy Schouwen-Duiveland i Göree-Overflakke.

Keten, Matgat, Zijpe Fastern Scheldt i Roompot: włączając drogi wodne pomiędzy Walcheren, Noord-Beveland i Zwid-Beveland z jednej strony i Schouwen-Duiveland i Tholen z drugiej strony, wyłączając kanał Scheldt-Rhine.

Scheldt i zachodni Scheldt i jego ujście do morza: w tym drogi wodne pomiędzy Zeeland Flanders z jednej strony i Walcheren i Zwid-Beveland z drugiej, wyłączając kanał Scheldt-Ren.

## ROZDZIAŁ II

### **Strefa 3**

#### *Królestwo Belgii*

Morski Scheldt (w dół od otwartego kotwicowiska w Antwerpii).

#### *Republika Federalna Niemiec*

Dunaj: od Kelheim (km 414,60) do granicy niemiecko-austriackiej.

Ren: z granicy niemiecko-szwajcarskiej do granicy niemiecko-niderlandzkiej.

Elbe: od ujścia kanału Elbe-Seiten do niższej granicy portu Hamburg.

*Republika Francuska*

Ren.

*Królestwo Niderlandów*

Ren.

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij, afgesloten Ij, Noordzeekanaal, port Ijmuiden, obszar portowy Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, kanał Bijlandsch, Boven Rijn, kanał Pannersdensch, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, kanał Amsterdam-Rhine, Veerse Meer, kanał Scheldt-Rhine do ujścia w Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse poniżej Venlo.

### ROZDZIAŁ III

#### **Strefa 4**

*Królestwo Belgii*

Cała sieć belgijska oprócz dróg wodnych w strefie 3.

*Republika Federalna Niemiec*

Wszystkie federalne drogi wodne poza znajdującymi się w strefach 1, 2 i 3.

*Republika Francuska*

Cała sieć francuska poza drogami wodnymi w strefach 1, 2 i 3.

*Królestwo Niderlandów*

Wszystkie inne rzeki, kanały i morza śródlądowe, niewymienione w strefach 1, 2 i 3.

*Republika Włoska*

Rzeka Po: od Piacenza do ujścia.

Kanał Mediolan-Cremona, rzeka Po: końcowy odcinek od 15 km do Po.

Rzeka Mincio: z Mantui, Governolo do Po.

Droga wodna Ferrara: od Po (Pontelagoscuro), Ferrara do Porto Garibaldi.

Brondolo i kanały Valle: od wschodniej Po do laguny Wenecji.

Kanał Fissero — Tartaro — Canalbianco: od Adrii do wschodniego Po.

Linia brzegowa Wenecji: od laguny Venice do Grado.

*Wielkie Księstwo Luksemburga*

Moselle.

---



## ZAŁĄCZNIK II

**MINIMALNE WYMAGANIA TECHNICZNE DLA STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PO DROGACH WODNYCH  
W STREFACH 1, 2, 3 I 4**

(Artykuł 3 dyrektywy)

	Strona
ROZDZIAŁ 1 — DEFINICJE .....	155
ROZDZIAŁ 2 — WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY STATKÓW .....	156
2.01. Podstawowa zasada .....	156
2.02. Kadłub .....	156
2.03. Urządzenia do gotowania i chłodzenia .....	156
2.04. Ogrzewanie paliwami płynnymi z temperaturą zapłonu powyżej 55 °C .....	157
2.05. Ogrzewanie paliwami stałymi .....	157
2.06. Maszynownia, kotłownia, i zasobniki paliwa .....	158
ROZDZIAŁ 3 — URZĄDZENIE STEROWE I STERÓWKA .....	158
3.01. Przepisy ogólne .....	158
3.02. Skuteczność urządzenia sterowego .....	158
3.03. Ogólne wymagania projektowe .....	159
3.04. Urządzenie sterowe napędzane .....	159
3.05. Włączenie napędu zastępczego .....	159
3.06. Napęd ręczny .....	159
3.07. Ręcznie sterowany napęd hydrauliczny .....	159
3.08. Napęd hydrauliczny .....	159
3.09. Napęd elektryczny .....	160
3.10. Śruby napędowe sterujące i pędnik Voitha-Schneidera .....	160
3.11. Instalacje zdalnego sterowania .....	160
3.12. Wskaźnik położenia steru .....	160
3.13. Wspomaganie sterowania .....	160
3.14. Niezakłócony obraz .....	161
3.15. Ciśnienie akustyczne .....	161
3.16. Elektryczne elementy urządzenia sterowego .....	161
3.17. Opuszczana sterówka .....	162
ROZDZIAŁ 4 — ODLEGŁOŚĆ BEZPIECZEŃSTWA, SKALE WOLNEJ BURTY I ZANURZENIA .....	162
4.01. Definicje .....	162
4.02. Odległość bezpieczeństwa .....	162
4.03. Wolna burta .....	162
4.04. Oznakowanie zanurzenia .....	162
4.05. Skale zanurzenia .....	163

	Strona
ROZDZIAŁ 5 – MASZYNY .....	163
5.01. Przepisy ogólne .....	163
5.02. Sprzęt bezpieczeństwa .....	163
5.03. Maszyna napędowa .....	163
5.04. Rury wydechowe silnika .....	164
5.05. Zbiorniki, zasobniki paliwa i instalacja rurowa .....	164
5.06. Pompy zęzowe .....	164
5.07. System gromadzenia przetworzonych olejów .....	165
5.08. Windy .....	165
5.09. Hałas wewnętrzny statku .....	165
ROZDZIAŁ 6 — INSTALACJE ELEKTRYCZNE .....	166
6.01. Przepisy ogólne .....	166
6.02. Maksymalne dopuszczalne napięcia .....	166
6.03. Podłączenia do instalacji nabrzeżnej .....	166
6.04. Zespoły prądowców i silniki .....	167
6.05. Akumulatory .....	167
6.06. Elektryczne tablice rozdzielcze .....	168
6.07. Przełączniki, wtyczki, bezpieczniki i osłona kabli .....	168
6.08. Sprzęt do wykrywania uziemienia .....	169
6.09. Oświetlenie .....	169
6.10. Światła sygnalizacyjne .....	169
6.11. Uziemienie .....	169
6.12. Awaryjna instalacja mocy .....	169
ROZDZIAŁ 7 — SPRZĘT .....	170
7.01. Kotwice, łańcuchy i kable kotwiczne .....	170
7.02. Inny sprzęt .....	170
7.03. Urządzenia przeciwpożarowe .....	170
7.04. Łodzie .....	172
7.05. Koła ratunkowe, pływaki i kamizelki ratunkowe .....	173
ROZDZIAŁ 8 — INSTALACJE CIEKŁEGO GAZU DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO .....	173
8.01. Przepisy ogólne .....	173
8.02. Instalacja .....	174
8.03. Zbiorniki .....	174
8.04. Lokalizacja i układ zespołu zasilania .....	174
8.05. Zapasowe i puste zbiorniki .....	174
8.06. Zawory redukcyjne .....	174
8.07. Ciśnienia .....	175
8.08. Rury i przewody elastyczne .....	175

	Strona
8.09. System rozpraszający .....	175
8.10. Urządzenia zużywające gaz i ich instalacje .....	175
8.11. Wentylacja i ujście gazów spalinowych .....	176
8.12. Instrukcje użytkowania i bezpieczeństwa .....	176
8.13. Kontrola .....	176
8.14. Próby .....	176
8.15. Atestacja .....	177
ROZDZIAŁ 9 — SPECJALNE UKŁADY STERÓWKI DO STEROWANIA RADAROWEGO PRZEZ JEDNĄ OSOBĘ .....	177
9.01. Przepisy ogólne .....	177
9.02. Ogólne warunki projektowe .....	177
9.03. Sprzęt radarowy i prędkość wskaźnika obrotowego .....	177
9.04. Sygnalizacja i sprzęt wysyłający sygnał .....	178
9.05. Instalacje do sterowania statkiem i obsługą silników .....	178
9.06. Urządzenie obsługi kotwicy rufowej .....	178
9.07. Sprzęt telefoniczny .....	178
9.08. Sygnały alarmowe .....	179
9.09. Inne instrumenty .....	179
9.10. Zatwierdzenie świadectwa kontroli .....	179
ROZDZIAŁ 10 — PRZEPISY SPECJALNE DLA STATKÓW ZAPROJEKTOWANYCH DO ŁĄCZENIA W ZESTAWY PCHANE, CIĄGNIONE LUB SPRZĘŻONE .....	179
10.01. Pchacze .....	179
10.02. Lichtugi .....	179
10.03. Statki z napędem i holowniki zdolne do pchania .....	180
10.04. Próby na zestawach pchanych .....	180
10.05. Statki holujące .....	180
10.06. Statki zaprojektowane do poruszania zestawów sprzężonych .....	180
ROZDZIAŁ 11 — ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO W POMIESZCZENIACH ZAŁOGI I NA STANOWISKACH PRACY .....	181
11.01. Przepisy ogólne .....	181
11.02. Lokalizacja i wyposażenie pomieszczeń .....	181
11.03. Wymiary pomieszczeń .....	181
11.04. Instalacje rurowe w pomieszczeniach .....	182
11.05. Środki dostępu, drzwi i zejściówki w pomieszczeniach .....	182
11.06. Podłogi, ściany i sufity pomieszczeń .....	182
11.07. Ogrzewanie i wentylacja pomieszczeń .....	182
11.08. Światło dzienne i oświetlenie w pomieszczeniach .....	183
11.09. Umieblowanie pomieszczeń .....	183
11.10. Kuchnie, mesy i magazyny .....	183

	Strona
11.11. Instalacje sanitarne .....	183
11.12. Instalacje wody pitnej .....	184
11.13. Urządzenia bezpieczeństwa .....	184
11.14. Dostęp do stanowisk pracy .....	185
11.15. Wymiary stanowisk pracy .....	185
11.16. Ochrona przed upadkiem .....	185
11.17. Dostęp, drzwi i zejściówki stanowisk pracy .....	185
11.18. Podłogi, powierzchnie pokładu, podłogi ładowni, ściany, sufity, iluminatory i świetliki .....	186
11.19. Wentylacja i ogrzewanie stanowisk pracy .....	186
11.20. Światło naturalne i oświetlenie stanowisk pracy .....	186
11.21. Ochrona przed hałasem i wibracją .....	186
ROZDZIAŁ 12 — PRZEPISY DOTYCZĄCE WYMAGAŃ TECHNICZNYCH DODATKOWYCH W STOSUNKU DO WYMAGAŃ STREFY 4 STOSOWANYCH DO STATKÓW PŁYWAJĄCYCH W STREFIE 3 ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH .....	187
12.01. Wymagania dotyczące budowy statku .....	187
12.02. Wolna burta, odległość bezpieczeństwa i skala zanurzenia .....	187
12.03. Wyposażenie .....	190
12.04. Przepisy specjalne dla statków zaprojektowanych do łączenia w zestawy pchane, ciągnione lub sprzężone .....	191
ROZDZIAŁ 13 — ZWOLNIENIA DLA STATKÓW W EKSPLOATACJI .....	191
ROZDZIAŁ 14 — PROCEDURA .....	195
14.01. Wniosek o przeprowadzenie kontroli .....	195
14.02. Przedstawienie statku do kontroli .....	195
14.03. Koszty .....	195
14.04. Informacje .....	195
14.05. Rejestr świadectw wspólnotowych .....	195
14.06. Wypełnianie świadectw wspólnotowych .....	196
14.07. Komentarze dotyczące różnych punktów świadectwa .....	196

## ROZDZIAŁ 1

## DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy i załączników do niej:

- a) „statek” oznacza statek żeglugi śródlądowej;
- b) „zwykły statek z napędem” oznacza statek żeglugi śródlądowej przeznaczony do przewozu towarów, niebędący statkiem zbiornikowcem, zbudowany do niezależnej żeglugi za pomocą własnej mocy napędowej;
- c) „zbiornikowiec z napędem” oznacza każdy statek przeznaczony do przewozu towarów w wyznaczonych zbiornikach i zbudowany do niezależnego żeglowania za pomocą własnej mocy napędowej;
- d) „statek z napędem” oznacza statek o zwykłym napędzie lub zbiornikowiec z napędem;
- e) „holownik” oznacza każdy statek specjalnie zbudowany w celu holowania;
- f) „pchacz” oznacza każdy statek specjalnie zbudowany w celu napędu pchanego zestawu jednostek;
- g) „pchacz-holownik” oznacza statek specjalnie zbudowany w celu holowania i napędu pchanego zestawu jednostek;
- h) „barka bez napędu” oznacza każdy statek, niebędący barką zbiornikowcem, przeznaczonym do przewozu towarów i zbudowany jako jednostka holowania, oraz:
  - nieposiadający własnego napędu,
  - lub posiadający jedynie napęd wystarczający do wykonania krótkich manewrów;
- i) „barka zbiornikowiec” oznacza każdy statek przeznaczony do przewozu towarów w stałych zbiornikach i zbudowany jako holowany, oraz:
  - nieposiadający własnego napędu,
  - lub posiadający jedynie napęd wystarczający do wykonania krótkich manewrów;
- k) „barka” oznacza barkę bez napędu lub barkę zbiornikowiec;
- l) „zwykła lichtuga”: oznacza każdy statek przeznaczony do przewozu towarów, niebędący lichtugą zbiornikowcem, zbudowany lub specjalnie zmodyfikowany jako pchany, oraz:
  - nieposiadający własnego napędu,
  - lub posiadający jedynie napęd wystarczający do wykonania krótkich manewrów, jeżeli nie jest częścią pchanego zestawu jednostek;
- m) „lichtuga zbiornikowiec” oznacza każdy statek przeznaczony do przewozu towarów w stałych zbiornikach, zbudowany lub specjalnie zmodyfikowany jako pchany, oraz:
  - nieposiadający własnego napędu,
  - lub posiadający jedynie napęd wystarczający do wykonania krótkich manewrów, jeżeli nie jest częścią pchanego zestawu jednostek;
- n) „lichtuga statkowa” oznacza lichtugę pchaną zbudowaną do przewożenia na pokładzie statków pełnomorskich i żeglugi na śródlądowych drogach wodnych;
- o) „lichtuga” oznacza zwykłą lichtugę, lichtugę zbiornikowiec lub lichtugę statkową;
- p) „łódź pasażerska” oznacza każdą konstrukcję pływającą dostosowaną do przewozu powyżej 12 pasażerów;
- q) „urządzenie pływające” oznacza każdą konstrukcję pływającą z instalacjami mechanicznymi i przeznaczoną do pracy na drogach wodnych lub w portach (np. pogłębiarka, przenośnik, dźwig nożycowy lub dźwig);
- r) „obiekt pływający” oznacza każdą instalację pływającą, zwykle nieprzeznaczoną do przemieszczania czy przesuwania (np. pływalia kąpielisko, dok, molo lub hangar łodzi);
- s) „instalacja pływająca” oznacza tratwę lub każdą inną budowlę, obiekt lub zespół zdolny do żeglugi, niebędący statkiem lub urządzeniem pływającym ani obiektem;
- t) „sterówka” oznacza miejsce, w którym są zainstalowane wszystkie urządzenia niezbędne do sterowania statkiem;
- u) „maszynownia” oznacza pomieszczenie, gdzie są zainstalowane maszyny napędowe i pomocnicze;
- v) „pomieszczenie mieszkalne” oznacza każde miejsce przeznaczone do użytkowania przez osoby zwykle mieszkające na statku lub pasażerów, obejmujące kuchnię, spiżarnię, toalety i pomieszczenia do mycia, do prania, pomosty i przejścia w nadburciu, ale nie sterówkę;

- w) „płaszczyzna maksymalnego zanurzenia” oznacza płaszczyznę wodną odpowiadającą maksymalnemu zanurzeniu, przy którym statek ma zezwolenie na żeglowanie;
- x) „wolna burta” oznacza odległość pomiędzy płaszczyzną maksymalnego zanurzenia i równoległą płaszczyzną przechodzącą przez najniższy punkt boczego pokładu lub, jeżeli nie ma boczego pokładu, najniższy punkt górnej krawędzi deskowania lub poszycia stalowego;
- y) „odległość bezpieczeństwa” oznacza odległość pomiędzy płaszczyzną maksymalnego zanurzenia i płaszczyzną równoległą przechodzącą przez najniższy punkt, powyżej którego statek nie jest uważany za wodoszczelny;
- z) „świadectwo” oznacza świadectwo wspólnotowe dla statków żeglugi śródlądowej.

## ROZDZIAŁ 2

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY STATKU

#### 2.01. Podstawowa zasada

Statki muszą być zbudowane zgodnie z praktyką dobrej budowy statków; ich stateczność powinna odpowiadać zamierzonemu zastosowaniu.

#### 2.02. Kadłub

2.02.1. Kadłub musi być wystarczająco odporny na wszystkie naciski, którym jest poddany w normalnych warunkach.

2.02.2. Ujęcia i odpływy wodne oraz związane z nimi instalacje rurowe uważa się za wodoszczelne, jeżeli są wykonane w taki sposób, że niemożliwe jest niezamierzone dostanie się wody na statek.

2.02.3. Grodzie wodne, rozciągające się do pokładu lub, jeżeli nie ma pokładu, do górnej krawędzi deskowania lub poszycia stalowego muszą zostać zainstalowane w sposób następujący:

- a) gródź zderzeniowa w odpowiedniej odległości od dziobnicy;
- b) w statkach, których długość całkowita wynosi ponad 25 m, gródź rufowa w odpowiedniej odległości od rufy.

2.02.4. Pomieszczenia mieszkalne, maszynownia, kotłownia i wszystkie pomieszczenia robocze, które stanowią ich część, muszą zostać oddzielone od ładowni w sposób wodoszczelny.

2.02.5. Z każdego przedziału, zwykle niezamykanego hermetycznie podczas rejsu, musi być możliwe wypompowanie wody. Należy umożliwić wypompowanie wody z każdego przedziału oddzielnie.

2.02.6. Nie może być żadnego pomieszczenia przed grodzią zderzeniową. Pomieszczenia mieszkalne muszą być oddzielone od maszynowni i kotłowni za pomocą grodzi gazoszczelnych i bezpośrednio dostępne z pokładu. Jeżeli nie ma takiego dostępu, powinno być wyjście awaryjne prowadzące bezpośrednio na pokład.

2.02.7. Nie może być otworów w grodziach i innych przegrodach pomiędzy pomieszczeniami wymaganymi zgodnie z pkt 2.02.3 i 2.02.4. Zezwala się na otwory włazowe, jednak w grodziach innych, niż gródź zderzeniowa, pod warunkiem, że są przykręcone w sposób wodoszczelny. Włazy w grodzi rufowej i otwory na wały napędowe śrubowe, instalacje rurowe itd. są dopuszczalne, jeżeli są zbudowane w sposób niezagrażający skuteczności grodzi i innych przegród pomiędzy pomieszczeniami.

2.02.8. W drodze odstępstwa od wymogów pkt 2.02.5 i 2.02.7 pomieszczenie rufowe może być połączone z maszynownią za pomocą łatwo dostępnej samozamykającej się instalacji drenażowej.

#### 2.03. Urządzenia grzewcze, do gotowania i chłodnicze

2.03.1. 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. Mają być zainstalowane w sposób, uniemożliwiający ich przewrócenie się lub przypadkowe przesunięcie.

2.03.2. Jeżeli urządzenia, określone w pkt 2.03.1, wykorzystują paliwo płynne, mogą być jedynie stosowane z palnikami, których temperatura zapłonu wynosi powyżej 55 °C.

2.03.3. W drodze wyjątku od pkt 2.03.2, urządzenia do gotowania i ogrzewania oraz urządzenia chłodnicze wyposażone w palniki z knotami i pracujące na parafinę handlową mogą być dopuszczone w pomieszczeniach mieszkalnych, sterówkach, jeżeli pojemność zbiornika na paliwo nie przekracza 12 litrów.

- 2.03.4. Instalacje, o których mowa w pkt 2.03.1, nie mogą być zainstalowane w pomieszczeniach lub w maszynowniach, w których są przechowywane lub używane substancje kategorii K1n lub K1s lub K2 klasy IIIa z ADNR.

Żadne kanały spalinowe z tych instalacji nie mogą przechodzić przez te przestrzenie lub maszynownie.

- 2.03.5. Należy zainstalować wlot powietrza koniecznego do spalania. Żadne przyrządy zamykające nie mogą być umocowane do wentylatorów.

- 2.03.6. Urządzenia do ogrzewania i gotowania muszą być bezpiecznie podłączone do kanałów spalinowych. Przewody spalinowe muszą być w dobrym stanie i być wyposażone w odpowiednie przykrywkę lub przyrządy pozwalające na ochronę przed wiatrem. Kanały spalinowe instalacji grzewczych muszą być ułożone w taki sposób, aby ograniczyć możliwość zakłóceń przez produkty spalania i pozwolić na czyszczenie.

- 2.03.7. Otwory wentylacyjne muszą być umieszczone powyżej wylotów urządzeń chłodniczych, pracujących na paliwie płynnym.

#### 2.04. **Ogrzewanie paliwami płynnymi o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C**

- 2.04.1. Wszystkie urządzenia muszą być zbudowane w taki sposób, aby mogły być zapalone bez pomocy innej cieczy palnej. Muszą być przymocowane przed miską olejową o wystarczającej pojemności, aby uniknąć przypadkowego przelewu paliwa i wyposażone w przyrządy zapobiegające przeciekom w przypadku przypadkowego wydostawania się płomienia. Jeżeli zbiornik na paliwo jest oddzielony od urządzenia, spadek pomiędzy zbiornikiem i zasilaniem palnika nie może przekroczyć spadku określonego w instrukcji działania producenta urządzenia. Zbiornik nie może być blisko płomienia. Musi być możliwe przerwanie przepływu paliwa z pokładu.

Zbiorniki paliwa o pojemności ponad 12 litrów nie mogą być instalowane wewnątrz pomieszczeń.

- 2.04.2. Jeżeli urządzenie jest zainstalowane w maszynowni, musi być wywieszony schemat instalacji. Jeżeli urządzenia o nieosłoniętym płomieniu są zainstalowane w maszynowni, muszą być umieszczone powyżej szczelnej miski o bocznych ścianach wznoszących się na wysokości nie niższej, niż 0,20 m powyżej podłogi.

- 2.04.3. Jeżeli urządzenie jest zainstalowane w maszynowni, dopływ powietrza do urządzenia i do silników musi być taki, aby urządzenie i silniki mogły działać niezależnie, skutecznie i całkiem bezpiecznie. W miarę potrzeby muszą być zainstalowane oddzielne przewody dopływu powietrza.

- 2.04.4. Cały osprzęt do ciągu naturalnego musi być wyposażony w urządzenie chroniące przed inwersją ciągu. Osprzęt ciągu wymuszonego musi być wyposażony w urządzenie, które automatycznie przerywa dopływ paliwa, jeżeli dostawa powietrza niezbędnego do spalania jest przerwana.

- 2.04.5. Urządzenia do centralnego ogrzewania o ciągu wymuszonym zainstalowane w maszynowni lub w przedziale dostępnym z maszynowni muszą również spełniać następujące wymagania:

- a) w czasie włączania wentylator musi początkowo działać sam, aby zapewnić dobrą wentylację kotła;
- b) musi być zainstalowany termostat w celu regulacji dopływu paliwa;
- c) paliwo musi zapalać się automatycznie za pomocą płomienia pilota lub w inny sposób;
- d) należy umożliwić zatrzymanie wentylatora i pompy paliwowej palnika z pokładu;
- e) jeżeli urządzenie do centralnego ogrzewania znajduje się w maszynowni, musi zostać zainstalowane tak, aby żaden płomień z palnika nie mógł dosięgnąć innych urządzeń w tym pomieszczeniu;
- f) jeżeli urządzenia do ogrzewania przy pomocy ciepłego powietrza są zainstalowane w maszynowni, ujęcia powietrza muszą być podłączone do przewodów prowadzących na świeże powietrze.

#### 2.05. **Ogrzewanie paliwem stałym**

- 2.05.1. Wylączywszy przypadek, gdy urządzenie do ogrzewania jest zainstalowane w przedziale zbudowanym z materiałów ogniotrwałych i specjalnie zaprojektowanych dla pomieszczenia kotła, urządzenia do ogrzewania na paliwo stałe muszą zostać umieszczone na płycie metalowej (z uniesionymi krawędziami), lub podobnym przyrządzie ochronnym, w celu zapewnienia, aby żadne palące się paliwo lub gorące popioły nie wypadły poza płytę.

- 2.05.2. Kotły grzewcze na paliwo stałe muszą być wyposażone w termostat, regulujący dopływ spalanego powietrza.
- 2.05.3. Środki, za pomocą których popioły mogą zostać szybko zgaszone, należy umieścić w sąsiedztwie każdego urządzenia grzewczego.
- 2.06. **Maszynownia, kotłownia i zasobniki paliwa**
- 2.06.1. Maszynownia i kotłownia muszą zostać tak zaprojektowane, aby kontrola oraz konserwacja instalacji, które się w nich znajdują, były łatwe i bezpieczne.
- 2.06.2. Zasobniki paliwa ciekłego lub oleju smarowego nie mogą mieć wspólnych ścian z pomieszczeniami mieszkalnymi.
- 2.06.3. Ściany, sufity, drzwi maszynowni, kotłowni i zasobników muszą być ze stali lub w równym stopniu ogniotrwałego materiału.
- 2.06.4. Maszynownie, kotłownie i inne miejsca, w których mogą się znajdować gazy palne lub toksyczne, muszą być odpowiednio wietrzane.
- 2.06.5. Zejściówki i drabiny dające dostęp do maszynowni i kotłów oraz zasobników muszą być na stałe przymocowane i wykonane ze stali lub innego równie mocnego i ogniotrwałego materiału.
- 2.06.6. Maszynownia i kotłownia muszą mieć dwa wyjścia, z których jedno musi być wyjściem awaryjnym.
- 2.06.7. Maksymalny dopuszczalny poziom akustyczny w maszynowni wynosi 110 dB (A). Punkty pomiarowe muszą być wyznaczone w zależności od koniecznych prac konserwacyjnych podczas normalnego działania instalacji.

Jeżeli poziom akustyczny w maszynowni przekracza 90 dB (A), przy każdym z wejść musi być umieszczone wyraźne ostrzeżenie.

## ROZDZIAŁ 3

### URZĄDZENIA STEROWE I STERÓWKA

- 3.01. **Przepisy ogólne**
- 3.01.1. Każdy statek musi zostać wyposażony w niezawodne urządzenie sterowe — w tym w miarę potrzeby w ster dziobowy — które zapewnia dobre manewrowanie, mając na uwadze użytkowanie i podstawowe wymiary statku.
- 3.01.2. Urządzenie sterowe powinno zostać tak zaprojektowane, aby ster nie mógł zmienić pozycji w sposób niezamierzony.
- 3.02. **Skuteczność urządzenia sterowego**
- Urządzenie sterowe musi spełniać następujące wymagania funkcjonalności:
- jeżeli urządzenie sterowe jest poruszane ręcznie, jeden cały obrót koła ręcznego powinien odpowiadać przynajmniej 3° kąta wychylenia steru;
  - jeżeli urządzenie sterowe jest w pełni napędzane mechanicznie, powinno być możliwe otrzymanie średnio 4° wychylenia steru na sekundę poprzez całkowity łuk steru, jeżeli ster jest w pełni zanurzony i przy pełnej prędkości statku;
  - jeżeli urządzenie sterowe posiada urządzenie wspomagające napęd (urządzenie wspomagające ręczny napęd głównego urządzenia sterowego) powinno być możliwe osiągnięcie średnio 3° wychylenia steru na sekundę poprzez kąt 30° w obie strony od neutralnej pozycji steru, jeżeli jest on w pełni zanurzony i przy pełnej prędkości statku;
  - jeżeli w pełni mechanicznie napędzane urządzenie sterownicze posiada drugie ręczne sterowanie, to ostatnie musi pozwolić przynajmniej na podejście do cumowania statku przy ograniczonej prędkości.



### 3.03. **Ogólne wymagania projektowe**

- 3.03.1. Całe urządzenie sterowe musi zostać zaprojektowane, zbudowane i zainstalowane tak, aby pozwolić na ciągłe odchylenie boczne do 15°, przy temperaturze otoczenia do 40 °C.
- 3.03.2. Części składowe urządzenia sterowego muszą być tak wymierzone, aby wytrzymać wszelkie maksymalne naciski, którym będą poddane w normalnych warunkach działania. Aby móc oprzeć się wyjątkowym siłom zewnętrznym w jak najbardziej skuteczny sposób, urządzenie sterowe nie może stanowić najsłabszej części systemu. Każde urządzenie sterowe zbudowane zgodnie z normami uznanego towarzystwa klasyfikacyjnego można uznać za dopuszczalne w tym względzie.

### 3.04. **Urządzenie sterowe z napędem mechanicznym**

- 3.04.1. Jeżeli statek jest wyposażony w urządzenie sterowe z napędem mechanicznym, musi zostać zainstalowany niezależny zastępczy system sterowania w celu zapewnienia natychmiastowego manewrowania, jeżeli główna przekładnia ulega uszkodzeniu.
- 3.04.2. Urządzenie sterowe z napędem musi zostać wyposażone w przyrząd do ochrony przed przeciążeniem, w celu ograniczenia momentu obrotowego wywieranego przez napęd.
- 3.04.3. Przypadkowe odcięcie lub awaria urządzenia sterowego z napędem muszą być wskazywane przez sygnały audiowizualne na stanowisku sterowania.

### 3.05. **Włączenie zastępczego napędu**

- 3.05.1. Jeżeli napęd zastępczy urządzenia sterowego nie włącza się automatycznie w chwili awarii głównego napędu, powinno być możliwe włączenie go ręcznie bezpośrednio i za pomocą steru w każdej pozycji. Maksymalna liczba manipulacji nie może przekraczać dwóch i musi być możliwe wykonanie ich przez jedną osobę.
- 3.05.2. Musi być możliwe zakończenie włączenia w ciągu mniej niż pięciu sekund. Musi być możliwe wykonanie go z tego stanowiska sterowania, którego instalacja napędowa jest w użyciu.

### 3.06. **Napęd ręczny**

- 3.06.1. Jeżeli niezależny napęd zastępczy jest ręczny, musi on być włączany automatycznie lub może zostać włączony bezpośrednio ze stanowiska sterowania w przypadku odcięcia lub awarii napędu mechanicznego. Sprzęgła kłowe są dopuszczalne jedynie, gdy nie podlegają one działaniu momentu obrotowego podczas włączenia.
- 3.06.2. Napęd mechaniczny nie może uruchamiać koła ręcznego; potrzebne jest urządzenie w celu uniknięcia powrotu koła ręcznego dla każdej pozycji steru, jeżeli napęd ręczny jest włączany automatycznie.

### 3.07. **Ręcznie obsługiwany napęd hydrauliczny**

- 3.07.1. Ręcznie obsługiwane hydrauliczne urządzenie sterowe jest instalacją, w której ster jest napędzany za pomocą pompy, która z kolei jest napędzana jedynie przez ręczne poruszanie kołem sterowym (pompa koła sterowego).
- 3.07.2. Jeżeli jedyna instalacja sterowania jest obsługiwana ręcznie systemem hydraulicznym, nie należy jej traktować jako urządzenia sterowego z napędem w znaczeniu pkt 3.04, wymagającego niezależnego zastępczego systemu sterowniczego, jeżeli:
- wymiarowanie, budowa i rozmieszczenie przewodów rurowych wyklucza ich zniszczenie poprzez działanie mechaniczne lub ogień, oraz
  - budowa pompy koła sterowego gwarantuje niezawodne działanie.

### 3.08. **Napęd hydrauliczny**

- 3.08.1. Jeżeli główne urządzenie sterowe jest napędzane hydraulicznie, podczas gdy zastępcze sterowane jest ręcznie kierowanym systemem hydraulicznym, instalacja rurowa systemu ręcznie obsługiwanej musi być oddzielona od instalacji głównej.
- Działanie głównej instalacji musi być możliwe bez stosowania pompy koła sterowego instalacji zastępczej.
- 3.08.2. Jeżeli oba napędy, główny i zastępczy, są hydrauliczne, odpowiednie pompy muszą być kierowane niezależnie (np.:

- jeżeli główna pompa jest napędzana przez silnik główny, pompa zastępcza musi być napędzana elektrycznie,
  - jeżeli główna pompa działa w głównym obwodzie elektrycznym, pompa zastępcza musi działać w awaryjnym obwodzie elektrycznym,
  - jeżeli główna pompa jest napędzana przez generator nr I, pompa zastępcza musi być napędzana przez generator nr II).
- 3.08.3. Jeżeli pompa zastępcza jest napędzana przez silnik awaryjny, który nie działa stale gdy statek jest w ruchu, urządzenie buforowe, działające kiedy uruchamiany jest silnik awaryjny, musi zostać zainstalowane w napędzie pompy.
- 3.08.4. Dwie instalacje muszą mieć oddzielne przewody, zawory, kontrolki, itd. Jednak jeżeli zapewnione jest niezależne działanie dwóch instalacji, mogą one posiadać elementy wspólne.
- 3.09. **Napęd elektryczny**
- 3.09.1. Jeżeli obie instalacje, główna i zastępcza, są napędzane elektrycznie, odpowiednie systemy zasilania i sterowania muszą być niezależne od siebie. Każda instalacja musi posiadać własny silnik.
- 3.09.2. Jeżeli silnik zastępczy jest zasilany za pomocą silnika pomocniczego, który nie działa stale gdy statek jest w ruchu, musi być zainstalowane urządzenie w napędzie silnika zastępczego, kiedy silnik pomocniczy jest uruchamiany.
- 3.10. **Śruby sterujące i pędniki Voitha-Schneidera**
- Jeżeli zdalne sterowanie śrub sterujących i pędników Voitha-Schneidera jest elektryczne, hydrauliczne lub pneumatyczne, muszą być dwa niezależne systemy kontrolne pomiędzy stanowiskiem sterowania a instalacją napędową.
- Jeżeli są dwie lub więcej niezależnych instalacji napędowych, nie jest wymagany żaden niezależny zastępczy system sterowania tak długo, jak statek zachowuje dostateczną zdolność manewrowania w przypadku ustania działania jednej z instalacji.
- 3.11. **Instalacje zdalnie sterowane**
- Instalacje zdalnie sterowane, w tym instalacje poza sterownią, muszą być umocowane na stałe. Jeżeli te instalacje są wyłączane, należy zamontować wskaźniki informujące, czy urządzenie jest włączone czy wyłączone.
- Układ i uruchamianie urządzeń kontrolnych musi być zgodne z ich funkcją.
- 3.12. **Wskaźnik położenia steru**
- Położenie steru musi być wyraźnie odczytywane ze stanowiska sterowania; w miarę potrzeby należy przewidzieć niezawodny wskaźnik.
- 3.13. **Wspomaganie sterowania**
- 3.13.1. Instalacje wspomaganie sterowania stanowią instalacje mocy wspomagającej, zainstalowane dodatkowo do ręcznie obsługiwanego układu sterowniczego.
- 3.13.2. Jeżeli stosowany jest pomocniczy układ sterowania, połączenia pomiędzy głównym i pomocniczym układem sterowania muszą być takie, aby nie był konieczny znaczny wzrost siły przykładanej do koła sterowego.
- 3.13.3. Poza wyżej wymienionym, pomocniczy układ sterowania musi spełnić następujące wymagania:
- a) należy umożliwić włączenie lub wyłączenie wspomaganego układu sterowania na stanowisku sterowania przy każdej pozycji steru. Pozycje włączenia i wyłączenia muszą zostać jasno wskazane;
  - b) połączenia elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne pomiędzy urządzeniem wspomagającym i ręcznie obsługiwanym głównym mechanicznym układem sterowania nie mogą powodować natychmiastowego uruchomienia głównej przekładni. Inne zakłócenia urządzenia wspomaganie sterowania nie mogą powodować zakłócenia lub zablokowania głównego systemu;
  - c) wszystkie elementy istniejącego urządzenia wspomaganie sterowania i wszystkie nowe elementy później włączone muszą spełniać wymagania dla urządzenia sterowniczego, określone w niniejszym rozdziale.

- 3.13.4. Wskaźnik położenia steru musi działać zarówno dla głównego, jak i zastępczego układu sterowania.
- 3.13.5. Wymagania niniejszym określone mają również zastosowanie, jeżeli urządzenie wspomaganie sterowania jest zainstalowane po wybudowaniu statku.
- 3.14. **Niezakłócony widok**
- Należy zapewnić niezakłócony widok we wszystkich kierunkach. Należy zapewnić niezawodne środki optyczne w kierunku do przodu.
- 3.15. **Cięnienie akustyczne**
- W normalnych warunkach działania poziom ciśnienia akustycznego hałasu wywoływanego przez statek nie może przekraczać 70 dB (A) w normalnej pozycji głowy sternika.
- 3.16. **Elektryczne elementy urządzenia sterowniczego**
- 3.16.1. Moc znamionowa silników musi odpowiadać maksymalnemu momentowi obrotowemu urządzenia sterowniczego. W przypadku instalacji hydraulicznych moc znamionowa silnika napędowego musi zapewnić maksymalną wydajność pompy przy maksymalnym ciśnieniu instalacji (ustawienie zaworu bezpieczeństwa), mając na uwadze wydajność pompy.
- 3.16.2. Silniki muszą spełniać przynajmniej następujące wymagania:
- a) Urządzenie sterownicze z napędem mechanicznym do działania przerywanego:
- silniki napędów elektryczno-hydraulicznych i związane konwertery muszą być zaprojektowane do stałej pracy z ładowaniem przerywanym i z 15-procentowym współczynnikiem obciążenia. Musi zostać przyjęty dziesięciominutowy cykl pracy,
  - silniki dla urządzenia sterowniczego napędzanego elektrycznie muszą być zaprojektowane do przerywanego działania bez zakłóceń poprzez proces uruchomienia i z 15-procentowym współczynnikiem obciążenia. Musi zostać przyjęty dziesięciominutowy cykl pracy;
- b) urządzenie sterownicze ze stałym zapotrzebowaniem napędowym musi zostać zaprojektowane do stałego działania.
- 3.16.3. Obwody napędu i obwody kontrolne mogą być chronione tylko przed krótkimi spięciami. Obwody kontrolne muszą być chronione podwójnie przed maksymalnym prądem znamionowym z obwodu elektrycznego; wartość znamionowa przyrządów ochronnych nie może być mniejsza niż 6 A.
- 3.16.4. Kable zasilające silnika muszą być chronione w następujący sposób:
- Jeżeli stosowane są bezpieczniki, ich prąd znamionowy musi być o dwa stopnie wyższy od prądu znamionowego silników, ale nie większy od 160 % prądu znamionowego w przypadku silników dla pracy przerywanej krótkookresowej. Chwilowe zwarcie wyłączania samoczynnego wyłączników nie może być ustawione dla prądu znamionowego, przekraczającego dziesięć razy prąd znamionowy silnika napędowego.
- 3.16.5. Jeżeli istnieją termiczne wyłączniki samoczynne do wyłączania obwodów, muszą być zarówno odłączalne, jak i ustawione na podwójny prąd znamionowy silnika.
- 3.16.6. Dla urządzeń elektrycznych muszą być przewidziane następujące przyrządy do monitoringu i wskazywania:
- a) zielone światło pilotowania wskazujące, że instalacja działa;
- b) czerwone światło pilotowania, które pojawia się, gdy instalacja się psuje lub jest przypadkowo wyłączona, jeżeli silnik elektryczny jest przeciążony lub jedna faza zasilania trójfazowego nie funkcjonuje. Sygnał akustyczny powinien pojawić się w czasie zapalania się czerwonego światła.
- Jeżeli zasilanie przebiega wyłącznie poprzez wyłączniki, monitorowanie awarii fazy nie jest wymagane.
- 3.16.7. Jeżeli wskaźnik położenia steru jest elektryczny, musi on mieć niezależne zasilanie elektryczne.

**3.17. Obniżana sterówka**

Jeżeli sterówka może być obniżana, potrzebny jest przyrząd do ochrony przed zbliżaniem się osób w czasie jej opuszczania. Jeżeli osoby mogą przejść poniżej takiej sterówki, musi być słyszalny alarm, który włącza się automatycznie, kiedy sterówka jest opuszczana. W przypadku niesfunkcjonowania przyrządu do obniżania sterówki, musi być możliwe przeprowadzenie tej operacji za pomocą innych środków.

## ROZDZIAŁ 4

**BEZPIECZNA ODLEGŁOŚĆ, WOLNA BURTA NADWODNA I SKALE ZANURZENIA****4.01. Definicje**

W niniejszym rozdziale:

- a) „długość L” oznacza maksymalną długość kadłuba, wyłączając ster i bukszpryt;
- b) „na śródkręciu” oznacza w połowie długości L;
- c) przyrząd lub zespół konstrukcyjny jest „bryzgoszczelny i odporny na działanie warunków atmosferycznych”, jeżeli w normalnych warunkach dopuszcza jedynie przenikanie bardzo małej ilości wody.

**4.02. Bezpieczna odległość**

Minimalną bezpieczną odległością jest:

- a) dla drzwi i otworów innych, niż włazy, które mogą być zamykane w sposób bryzgoszczelny i odporny na działanie warunków atmosferycznych: 0,15 m;
- b) dla drzwi i otworów innych, niż włazy, które nie mogą być zamknięte w sposób bryzgoszczelny i odporny na działanie warunków atmosferycznych: 0,20 m;
- c) dla włazów, które mogą być zamknięte w sposób bryzgoszczelny i odporny na działanie warunków atmosferycznych: 0,30 m;
- d) dla włazów, które nie mogą być zamknięte za pomocą specjalnych przyrządów lub nie są zamykane (otwarte ładownie): 0,50 m.

**4.03. Wolna burta**

Musi być wystarczająca wolna burta, aby zapewnić spełnienie bezpiecznej odległości; nie może być ona zbyt mała.

**4.04. Oznaczenia zanurzenia**

- 4.04.1. Maksymalny poziom zanurzenia musi być określony w taki sposób, aby zapewnić spełnienie wymagań odnośnie minimalnej bezpiecznej odległości, jednocześnie zapewniając, że poziom ten nie może być w żadnym punkcie wyższy od bocznych pokładów, lub w przypadku braku bocznych pokładów, górnej krawędzi deskowania lub poszycia stalowego kadłuba.
- 4.04.2. Maksymalny poziom zanurzenia musi być wskazany za pomocą cały czas wyraźnie widocznych oznakowań zanurzenia.
- 4.04.3. Oznakowania zanurzenia muszą składać się z prostokąta o długości 0,30 m i 0,04 m wysokości o podstawie poziomej i zbieżnej z maksymalnym poziomem zanurzenia dopuszczalnym w niniejszym załączniku. Oznakowania te mogą być połączone z innymi, wymaganymi zgodnie z innymi przepisami.
- 4.04.4. Każdy statek musi mieć przynajmniej trzy pary oznakowań zanurzenia, jedną parę na śródkręciu i pozostałe w przybliżeniu w jednej szóstej długości statku, odpowiednio od dziubu i od rufy.

Jednakże:

- dla statków poniżej 40 m długości, wystarczające są dwie pary oznakowań w około jednej czwartej długości statku, odpowiednio od dziubu i od rufy,
- dla statków nieprzeznaczonych do przewozu towarów, wystarczy jedna para oznakowań w przybliżeniu na śródkręciu.

- 4.04.5. Oznakowania lub informacje, które okazują się nieważne w wyniku wstępnej kontroli, muszą być usunięte lub oznaczone jako nieważne pod kontrolą organów wydających świadectwo.

W przypadku, gdy z jakiegoś powodu oznaczenie zanurzenia zniknie, może być zastąpione tylko pod kontrolą organu wydającego świadectwo.

- 4.04.6. Jeżeli statek jest mierzony zgodnie z Konwencją dotyczącą pomiarów statków żeglugi śródlądowej<sup>(1)</sup> i płaszczyna płytek pomiarowych spełnia wymagania niniejszego załącznika, płytki pomiarowe mogą zostać zaakceptowane jako alternatywne do oznakowań zanurzenia.

#### 4.05. **Skale zanurzenia**

- 4.05.1. Każdy statek, którego zanurzenie może osiągnąć 1 m musi posiadać skale zanurzenia z każdej strony w kierunku rufy; może posiadać dodatkowe skale zanurzenia.

- 4.05.2. Punkt zerowy każdej skali zanurzenia musi być położony pionowo poniżej skali zanurzenia na miejscu równoległym do płaszczyzny maksymalnego zanurzenia przechodzącej przez najniższy punkt kadłuba lub stępki, jeżeli taka jest. Odległość pionowa powyżej zera musi być mierzona w decymetrach. Od płaszczyzny zanurzenia bezładunkowego do 10 cm powyżej płaszczyzny maksymalnego poziomu zanurzenia pomiary te muszą być zaznaczone liniami wypunktowanymi lub wyżłobionymi i pomalowanymi w dwóch zmieniających się kolorach, w taki sposób aby były wyraźnie widoczne. Pomiar zostanie oznaczony liczbami w dole skali przynajmniej co 5 dm oraz na szczycie skali.

- 4.05.3. Dwie skale pomiarowe umieszczone zgodnie z Konwencją, o której mowa w pkt 4.04.6, mogą być umieszczone zamiast skali zanurzenia, jeżeli są one mierzone zgodnie z powyższymi wymaganiami i o ile to konieczne, dodane są liczby wskazujące zanurzenie.

## ROZDZIAŁ 5

### MASZYNY

#### 5.01. **Przepisy ogólne**

- 5.01.1. Wszystkie maszyny i związane z nimi instalacje muszą zostać zaprojektowane, zbudowane i zainstalowane zgodnie z zasadami dobrej praktyki inżynierskiej.

- 5.01.2. Kotły i inne zbiorniki ciśnieniowe oraz ich osprzęt muszą być zgodne z zasadami obowiązującymi w Państwie Członkowskim wydającym świadectwo, do czasu wprowadzenia zasad wspólnotowych.

- 5.01.3. Maszyny główne i zastępcze, zasilane paliwem o temperaturach zapłonu poniżej 55°, są zabronione.

Jednakże silniki napędzające windy kotwiczne, łodzie statku i przenośne pompy silnikowe mogą być zasilane paliwem o temperaturze zapłonu poniżej 55 °C.

- 5.01.4. Urządzenia wspomagania rozruchu, korzystające z paliwa o temperaturze zapłonu poniżej 55 °C, są dopuszczane do użytku.

#### 5.02. **Sprzęt bezpieczeństwa**

- 5.02.1. Wszystkie maszyny muszą zostać zainstalowane i osadzone w taki sposób, aby były odpowiednio dostępne do eksploatacji i konserwacji i aby nie zagrażały personelowi.

- 5.02.2. Maszyny główne i pomocnicze, kotły i cały osprzęt muszą być wyposażone w przyrządy bezpieczeństwa zgodnie z zasadami obowiązującymi w Państwie Członkowskim, wydającym świadectwo.

- 5.02.3. Należy również umożliwić zatrzymanie silników napędzających wentylatory ciśnienia i ciągu spoza miejsca, w którym są zainstalowane.

#### 5.03. **Mechanizm napędowy**

- 5.03.1. Należy umożliwić uruchomienie, zatrzymanie i nadanie biegu wstecznego mechanizmowi napędowemu statku (śrubom napędowym, kołom, itd.) szybko i bezpiecznie.

<sup>(1)</sup> Nr E/KEE/626.

Nr E/KEE/546, z 15.2.1966 r.

5.03.2. Jeżeli mechanizm napędowy nie jest sterowany ze sterówki, kiedy statek płynie, należy zainstalować dwukierunkowy niezawodny system komunikacyjny pomiędzy sterówką i maszynownią.

#### 5.04. Rury wydechowe silnika

5.04.1. Rury wydechowe, przechodzące przez pomieszczenie lub sterówkę, muszą być zamknięte w wystarczającej osłonie gazoszczelnej. Przestrzeń pomiędzy osłoną i rurą wydechową musi być połączona z powietrzem zewnętrznym.

5.04.2. Wszystkie gazy spalinowe muszą być usuwane ze statku. Należy podjąć wszelkie odpowiednie środki ostrożności w celu uniknięcia dostawania się szkodliwych gazów do różnych pomieszczeń. Otwory rur wydechowych z głównych silników, które wyrzucają gazy przez ponad burtą, są zabronione.

5.04.3. Rury wydechowe muszą być odpowiednio otulone, izolowane lub chłodzone.

5.04.4. Jeżeli rury wydechowe przechodzą obok lub przez materiały łatwopalne muszą być one osłonięte warstwą materiału izolacyjnego lub każdym innym odpowiednim urządzeniem, dającym skuteczną izolację.

#### 5.05. Zbiorniki, zasobniki paliwa i instalacje rurowe

5.05.1. Paliwo ciekłe musi być przechowywane w zbiornikach bezpiecznie przymocowanych do kadłuba lub w zasobnikach.

5.05.2. Zbiorniki i zasobniki, ich instalacje rurowe i inny osprzęt muszą być tak ułożone i zainstalowane, aby ani paliwo, ani gaz nie mogły uwalniać się do wnętrza statku.

5.05.3. Wyłączywszy przypadek, gdy zbiorniki są wypełnione do codziennego użytku, ujścia rur napełniających zbiorniki i zasobniki na paliwo ciekłe muszą być na pokładzie. Rura napełniająca musi być wyposażona w urządzenie zamykające. Każdy zbiornik i zasobnik muszą być wyposażone w rurę odpowietrzającą, kończącą się na zewnątrz ponad pokładem i tak skonstruowaną, że woda nie może się do niej dostać.

5.05.4. Rury dystrybucyjne paliwa ciekłego muszą być wyposażone w przyrząd zamykający u ujścia zbiornika lub zasobnika.

Dodatkowo powinno być możliwe zatrzymanie z pokładu przepływu w rurach, które bezpośrednio zasilają silniki, kotły i urządzenia grzewcze.

Rury paliwowe nie mogą być narażone na szkodliwe skutki ciepła i musi być możliwa ich kontrola na całej długości.

5.05.5. Boczne rurki pomiarowe na zbiornikach paliwa płynnego i zasobników muszą być odpowiednio osłonięte od uderzenia, wyposażone w samozamykające się zawory i połączone ze zbiornikami i zasobnikami na górnej krawędzi.

5.05.6. Zbiorniki i zasobniki na paliwo płynne muszą być wyposażone w otwory, z nieprzeciekającymi zamknięciami, aby umożliwić czyszczenie i kontrolę.

5.05.7. Zbiorniki bezpośrednio zasilające maszyny napędowe muszą być wyposażone w przyrząd, który daje widoczny i słyszalny sygnał w sterówce, kiedy poziom paliwa nie jest już wystarczający do bezpiecznego działania.

5.05.8. Żadne rury na niebezpieczne gazy i ciecze, szczególnie rury pod takim ciśnieniem, że wyciek mógłby stanowić zagrożenie dla ludzi, nie mogą być zainstalowane w obszarach pomieszczeń mieszkalnych i w przejściach. Wymaganie to nie dotyczy rur doprowadzających parę i instalacji rurowych systemów hydraulicznych, jeżeli są one otoczone ochronną osłoną metalową.

#### 5.06. Pompy żęzowe

5.06.1. Stosuje się wymagania pkt 2.02.5.

5.06.2. Statki z załogą są wyposażone w przynajmniej jedną pompę żęzową. Jednak statki, na których zasilanie elektryczne instalacji napędowych przekracza 225 kW i statki powyżej 350 dwt muszą być wyposażone w dwie oddzielne pompy żęzowe, z których przynajmniej jedna musi mieć napęd mechaniczny.

Ręcznie sterowane pompy żęzowe są wystarczające dla przedziałów wodoszczelnych poniżej 4 m długości.

- 5.06.3. Przekrój wewnętrzny (d) pompy zęzowej musi wynosić przynajmniej:

$$d = 1,5 \sqrt{L(B + C)} + 25 \text{ (v mm)}.$$

Przekrój wewnętrzny ( $d_a$ ) rur odgałęzionych łączących różne filtry ssania musi wynosić przynajmniej:

$$d_a = 2,0 \sqrt{l(B + C)} + 25 \text{ (v mm)}.$$

gdzie:

- L jest długością statku pomiędzy pionami (w m),
- B jest szerokością na wodnicy konstrukcyjnej (w m),
- C jest głębokością konstrukcyjną do pokładu głównego (w m),
- l jest długością (w m) odpowiadającego przedziału wodoszczelnego.

- 5.06.4. Wydajność pompy zęzowej z napędem mechanicznym musi wynosić przynajmniej 0.1 d<sup>2</sup> l/min.

Wydajność pomocniczej pompy zęzowej musi wynosić przynajmniej 0.1 d<sub>a</sub><sup>2</sup> l/min, przy czym d<sub>a</sub> odnosi się do najdłuższego przedziału wodoszczelnego.

Wydajność każdej ręcznie napędzanej pompy zęzowej do użytku wyłącznie w jednym przedziale musi wynosić przynajmniej:

0.1 d<sub>a</sub><sup>2</sup> l/min, przy czym d<sub>a</sub> odnosi się do tego przedziału.

- 5.06.5. Dopuszczalne są jedynie samoprzyspieszające pompy zęzowe.

- 5.06.6. Dla każdego przedziału płaskodennego o szerokości ponad 5 m potrzebny jest przynajmniej jeden filtr ssania na każdej burcie. Jeżeli pomieszczenie na silnik ma ponad 5 m długości, należy umieścić przynajmniej dwa filtry ssania.

- 5.06.7. Należy umożliwić drenowanie przedziału rufowego z przedziału maszynowego za pomocą rur zamykanych automatycznie (2.02.8).

- 5.06.8. Rury spustowe odgałęzione z różnych przedziałów muszą być połączone z główną rurą poprzez zawory niezwrótne, które mogą być zamykane.

Przedziały lub inne przestrzenie, przeznaczone na balast, muszą być połączone z systemem drenażu poprzez proste urządzenie odcinające.

#### 5.07. Układ zbierający przetworzony olej

Instalacje systemu do drenażu zęz przedziału maszynowego muszą być tak zaprojektowane, aby olej lub woda z olejem pompowana z zęz pozostała na statku.

Dynamiczny separator oleju musi zostać zainstalowany na spadku instalacji rurowej pompy zęzowej, a w razie jego braku należy umocować statyczny separator wokół każdego filtra ssania.

Urządzenia te muszą być zatwierdzone przez właściwe organy jednego z Państw Członkowskich.

#### 5.08. Windy

- 5.08.1. Windy kotwiczne muszą zostać zainstalowane dla kotwic powyżej 50 kg.

- 5.08.2. Windy napędzane mechanicznie, jak również ręcznie muszą zostać zaprojektowane w taki sposób, że napęd mechaniczny nie może przestawić włączonego napędu ręcznego.

#### 5.09. Hałas wewnętrzny statku

- 5.09.1. Hałas wewnętrzny płynącego statku, w szczególności hałas powodowany przez ujęcie i wylot silnika, musi być tłumiony za pomocą odpowiednich środków.

- 5.09.2. W normalnych warunkach działania wewnętrzny hałas statku, mierzony bocznie 25 m od burty statku, nie może przekroczyć 75 dB (A).

## ROZDZIAŁ 6

## INSTALACJE ELEKTRYCZNE

## 6.01. Przepisy ogólne

- 6.01.1. Wszystkie instalacje elektryczne muszą spełniać wymagania niniejszego rozdziału.
- 6.01.2. Na statku muszą się znajdować:
- a) wykres obwodu i instalacji, sprawdzony i podpisany przez organ kontrolny, określający:
    - rodzaje i marki stosowanych maszyn i urządzeń,
    - rodzaje i przekroje poprzeczne kabli,
    - wszystkie dane szczegółowe, istotne dla oceny zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa;
  - b) instrukcje działania instalacji elektrycznych.
- 6.01.3. Wszystkie instalacje elektryczne muszą zostać zaprojektowane, zbudowane i zainstalowane tak, aby wytrzymały stały przechył boczny do 15° i temperatury otoczenia do 40 °C.

## 6.02. Maksymalne dopuszczalne napięcia

- 6.02.1. Następujące napięcia nie mogą zostać przekroczone:

Rodzaj instalacji	Dopuszczalne maksymalne napięcie		
	Prąd bezpośredni	Jednofazowy prąd zmienny	Trójfazowy prąd zmienny
A. Instalacje energetyczne i grzewcze, w tym gniazdka o ogólnym przeznaczeniu.	250 V	250 V	500 V
B. Instalacje oświetleniowe, w tym gniazdka o ogólnym przeznaczeniu.	250 V	250 V	—
C. Gniazdka do zasilania prądem do sprzętu ręcznego stosowanego na otwartych pokładach lub w przestrzeniach zamkniętych lub wilgotnych, w obudowie metalowej, inne niż kotły i zbiorniki:			
1. ogólnie	50 V	50 V	—
2. stosowanie transformatora izolującego, służącego do pojedynczego urządzenia. Oba kable systemu muszą mieć uziemienie	—	250 V	—
3. jeżeli są stosowane urządzenia ze wzmocnioną lub podwójną izolacją.	250 V	250 V	—
D. Gniazdka do zasilania prądem dla sprzętu ręcznego, stosowane w kotłach i zbiornikach	50 V	50 V	—

- 6.02.2. Wyższe napięcia są dopuszczalne pod warunkiem zgodności z określonymi środkami bezpieczeństwa:
- a) w instalacjach urządzeń ładujących akumulatory, tak jak wymaga tego proces ładowania;
  - b) do maszyn, których moc tego wymaga;
  - c) do specjalnych instalacji okrętowych (np. instalacje radiowe i urządzenia zapłonowe).

## 6.03. Urządzenia cumownicze

- 6.03.1. Jeżeli instalacja elektryczna jest zasilana przez źródło prądu na brzegu, kable muszą posiadać stałe przyłącze na statku lub być wyposażone w stałe przyłącze lub w urządzenie odbioru prądu.

Należy zapewnić, aby kable i ich połączenia nie podlegały obciążeniu rozciągającemu.



- 6.03.2. Stosuje się jedynie kabel elastyczny, izolowany za pomocą powłoki olejoodpornej i opóźniającej rozprzestrzenianie się płomienia.
- 6.03.3. Jeżeli napięcie wejściowe przekracza 50 V, kadłub musi być skutecznie uziemiony. Gniazdko wtykowe na kadłubie musi być specjalnie oznakowane.
- 6.03.4. Główna tablica rozdzielcza musi obejmować wskaźnik pokazujący, czy połączenie z siecią brzegową jest pod prądem.

#### 6.04. **Generatory i silniki**

- 6.04.1. Generatory i silniki muszą być tak umieszczone, aby były łatwo dostępne do kontroli, pomiarów i napraw oraz aby zapobiec dostaniu się wody i/lub oleju do uzwojenia. Skrzynki zaciskowe muszą być łatwo dostępne.
- 6.04.2. Generatory napędzane silnikiem głównym, śrubowym wałem napędowym lub dodatkowym sprzętem przeznaczonym w innym celu muszą zostać zaprojektowane dla zmian ilości obrotów, które mogą mieć miejsce w trakcie pracy.

#### 6.05. **Akumulatory**

- 6.05.1. Akumulatory muszą być specjalnie zaprojektowane w celu przystosowania do wykorzystania na statku. Skrzynki ogniwo powinny zostać wykonane z materiału odpornego na wstrząsy, który nie jest łatwopalny oraz być tak wykonane, aby zapobiec każdemu rozlaniu elektrolitu przy odchyleniu 40° od pionu.
- 6.05.2. Akumulatory muszą być zabezpieczone w taki sposób, aby nie przesunęły się przy ruchach statku. Nie wolno ich umieszczać w taki sposób, aby były narażone na zbyt wysokie ciepło, chłód, zraszanie, działanie pary wodnej i oparów.

Powinny zostać ustawione w taki sposób, aby były szybko dostępne i aby żadne opary ulatniające się z nich nie mogły zniszczyć sąsiednich urządzeń.

Baterie akumulatora nie mogą być zainstalowane w sterówce, w pomieszczeniach lub w ładowniach.

Akumulatory do urządzeń przenośnych mogą być jednak umieszczone w sterówkach i w pomieszczeniach mieszkalnych.

- 6.05.3. Baterie wymagające do ładowania mocy powyżej 2 kW (obliczone na podstawie maksymalnego prądu ładowania i nominalnego napięcia baterii) muszą zostać zainstalowane w specjalnym pomieszczeniu. Jeżeli są umieszczone na pokładzie, muszą być zamknięte w szafce lub skrzyni.

Baterie wymagające do ładowania mocy nieprzekraczającej 2 kW mogą zostać zainstalowane pod pokładem, w szafce lub skrzyni. Mogą być również zainstalowane w maszynowni lub innym miejscu z dobrą wentylacją, jeżeli są chronione przed spadającymi przedmiotami i ciekącą wodą.

- 6.05.4. Wnętrza wszystkich przestrzeni, szafek, skrzyń, półek i innych podzespołów konstrukcyjnych specjalnie przeznaczonych na baterie muszą być chronione przed agresywnym działaniem elektrolitu za pomocą powłoki farby lub wykładziny, wykonanej z materiału odpornego na elektrolit.
- 6.05.5. Jeżeli baterie są zainstalowane w zamkniętym przedziale, szafie lub skrzyni, musi być zapewniona skuteczna wentylacja. Powietrze musi napływać dołem i uchodzić górą, tak aby zapewnić całkowite ujęcie gazu. Rury wentylacyjne nie mogą zawierać urządzeń, które mogą zakłócić przepływ powietrza (np. zawór odcinający).
- 6.05.6. Wymagany przepływ powietrza w litrach na godzinę oblicza się na podstawie następującej wzoru:

$$Q = 110 \cdot j \cdot n$$

gdzie:

- $j$  oznacza (w amperach) jedną czwartą maksymalnego prądu, dopuszczalnego przez urządzenie ładujące,
- $n$  oznacza liczbę ogniwo.

- 6.05.7. Przy naturalnej wentylacji pole przekroju poprzecznego rur musi być odpowiednie dla przepływu powietrza o wymaganej prędkości 0,5 m/sec. Nie powinno być ono mniejsze od 80 cm<sup>2</sup> dla płytowych baterii ołowionych i nie mniejsze od 120 cm<sup>2</sup> dla baterii alkalicznych.

- 6.05.8. Jeżeli wymaganej wentylacji nie można otrzymać poprzez naturalny przepływ powietrza, należy zainstalować wentylator, najlepiej z wyciągiem, z silnikiem niewystawionym na działanie strumienia powietrza.

Należy zainstalować specjalne urządzenia, zapobiegające przedostawaniu się gazów do silnika.

Wentylatory muszą być zaprojektowane tak oraz wykonane z takiego materiału, aby uniemożliwiło to powstawanie isker w wyniku zetknięcia skrzydła i obudowy wentylatora oraz zapobiegało wyładowaniom elektrostatycznym.

6.05.9. Symbol „zakaz palenia” o wymiarze przynajmniej 0,10 m musi być umieszczony na drzwiach i pokrywach przedziałów, kabin lub szafek z bateriami.

#### 6.06. Elektryczne tablice rozdzielcze

6.06.1. Tablice rozdzielcze muszą być umieszczone w miejscach dostępnych i dobrze wentylowanych, wolnych od emisji gazowych lub kwasów. Muszą być tak umieszczone, aby były chronione przed wstrząsami i przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, wodą, olejem, paliwami płynnymi, parą wodną lub oparami.

Tablice rozdzielcze nie mogą być umieszczane w pobliżu rur akustycznych lub rur wentylacyjnych zbiorników z paliwem płynnym.

6.06.2. Ogólnie materiały stosowane do budowy tablic rozdzielczych muszą posiadać odpowiednią wytrzymałość mechaniczną oraz być trwałe i niepalne. Nie mogą być higroskopijne.

6.06.3. Jeżeli napięcie przekracza 50 V:

- a) należy stosować tablice rozdzielcze, których elementy przewodzące prąd są tak umieszczone lub osłonięte, aby uniknąć przypadkowego kontaktu;
- b) należy zainstalować chodnik izolacyjny lub impregnowaną kratę drewnianą; nie stosuje się jej jednak dla paneli wyłączników;
- c) części metalowe opraw paneli sterowania lub nadbudowy i obudowy metalowe urządzeń muszą być starannie uziemione.

6.06.4. Wszystkie części tablic rozdzielczych, w tym połączenia, muszą być łatwo dostępne do kontroli lub wymiany oraz posiadać możliwość odłączenia.

6.06.5. Płyty wskaźnikowe dla wszystkich głównych lub połączonych z nimi obwodów, wskazujące dany obwód, muszą być przymocowane do tablic rozdzielczych.

#### 6.07. Przełączniki, wtyczki, bezpieczniki i ochrona kabli

6.07.1. Cała instalacja, kable rozgałęzione z głównej tablicy rozdzielczej i kable rozgałęzione z panelu rozdzielczego należy wyłączać za pomocą przełączników lub automatycznych wyłączników, które jednocześnie wyłączają wszystkie przewodniki doprowadzające prąd.

Jeżeli prąd wynosi 50 V lub mniej, dopuszczalne są wyjątki dla kabli rozgałęzionych z paneli rozdzielczych, szczególnie w przypadku obwodów z pojedynczymi przełącznikami dla każdego urządzenia.

6.07.2. Wszystkie generatory i obwody muszą być chronione przed zbyt silnym prądem na każdym nieuziemionym biegunie lub przewodniku. Automatyczne wyłączniki, z wyłącznikami samoczynnymi zwarcia i udarowymi, lub bezpieczniki w rodzaju hermetyzowanych, mogą być stosowane w tym celu. Urządzenia do ochrony elektrycznej muszą być tak zainstalowane, aby były odpowiednio chronione przed wstrząsami.

6.07.3. Wymagania pkt 3.16.3, 3.16.4 i 3.16.5 muszą być spełnione, jeżeli chodzi o ochronę składników układu sterowniczego.

6.07.4. Pozycje „włączony” i „wyłączony” muszą być wskazane na przyrządach odcinających. Nie dotyczy to dźwignek przełączników światła poniżej 10 A.

6.07.5. Wszystkie przełączniki i wtyczki muszą być zaprojektowane w celu wyłączenia jednocześnie wszystkich przewodników. Dźwigniki przełączników światła poniżej 10 A mogą być zwolnione, poza przypadkiem oświetlania miejsc wilgotnych.

6.07.6. Urządzenia wymagające prądu ponad 10 A muszą być podłączone do specjalnego obwodu.

6.07.7. Kable muszą posiadać wodoszczelną powłokę, która opóźnia rozprzestrzenianie się płomienia i która jest zwykle stosowana na statkach.

Inne rodzaje kabla mogą być stosowane w pomieszczeniach mieszkalnych pod warunkiem, że są one skutecznie chronione i opóźniają rozprzestrzenianie się płomienia.

Kable muszą być chronione przed wszelkim ryzykiem szkód w zwykłych warunkach działania, szczególnie na pokładzie i w ładowniach.

- 6.07.8. Urządzenia przesuwne nie mogą w żaden sposób być zasilane za pomocą kabli w obudowie metalowej.
- 6.07.9. Kable i osprzęt muszą być połączone za pomocą mocnych i trwałych urządzeń, które zapobiegają naciskowi zmiennych obciążeń.
- 6.08. **Wskaźnik zwarcia doziemnego**
- Odpowiedni wskaźnik zwarcia doziemnego musi być zapewniony dla wszystkich nieziemionych obwodów o napięciu ponad 50 V.
- 6.09. **Oświetlenie**
- 6.09.1. Wszystkie urządzenia oświetleniowe będą tak zainstalowane, aby ciepło, które wysyłają, nie mogło zapalić najbliższych łatwopalnych przedmiotów lub jednostek.
- 6.09.2. W zamkniętych przestrzeniach, w których są zainstalowane akumulatory lub farby oraz są przechowywane inne łatwopalne substancje, mogą być stosowane jedynie urządzenia oświetleniowe o ograniczonym ryzyku eksplozji.
- 6.09.3. Urządzenia oświetleniowe w maszynowniach i kotłowniach muszą być rozdzielone pomiędzy przynajmniej dwa obwody.
- 6.10. **Światła sygnalizacyjne**
- 6.10.1. Tablica rozdzielcza świateł kontrolnych musi być zainstalowana w sterówce; powinna być zasilana przez oddzielny kabel z głównej tablicy rozdzielczej.
- 6.10.2. Każde światło musi być zasilane oddzielnie z tablicy rozdzielczej sterowania światła i oddzielnie chronione i kontrolowane. Światła tworzące grupę mogą być zasilane za pomocą pojedynczego obwodu pod warunkiem, że awaria każdego światła włącza alarm w urządzeniu monitorującym.
- 6.10.3. Jeżeli nie jest możliwy bezpośredni monitoring ze sterowni, światła muszą być monitorowane poprzez światła ostrzegawcze lub podobne urządzenia, zainstalowane na panelu kontrolnym w sterówce. Błąd światła ostrzegawczego nie powinien zakłócić działania światła, które jest przez nie monitorowane.
- 6.11. **Uziemienie**
- 6.11.1. Części metalowe nieprzenoszące prądu podczas użytkowania, takie jak ramy metalowe maszyn i obudowy, urządzenia, oprawy i osprzęt muszą być uziemione, jeżeli nie zostały już tak dopasowane, aby pozostawały w faktycznym kontakcie metalicznym z kadłubem.
- 6.11.2. W działaniu prądu stałego metalowy osprzęt i akcesoria, metalowe osłony kabli i rur muszą być uziemione przynajmniej na obu końcach. Jeżeli kable są przymocowane na podłożu drewnianym lub z tworzywa sztucznego, jedno połączenie uziemienia jest wystarczające. W działaniu prądu zmiennego kable jedнопроводные i rury nie mogą być uziemione w więcej niż jednym punkcie.
- 6.11.3. W instalacjach, w których napięcie nie przekracza 50 V, można nie instalować uziemienia.
- 6.11.4. Jeżeli napięcie przekracza 50 V, obudowy przenośnych urządzeń elektrycznych, jeżeli nie są wykonane z materiału izolacyjnego lub nie są osłonięte, muszą zostać uziemione poprzez kabel zasilający przy pomocy dodatkowego przewodnika, zwykle nieprzewodzącego prądu.
- 6.12. **Awaryjna instalacja mocy**
- 6.12.1. W awaryjnych instalacjach mocy zezwala się na:
- a) pomocniczy zestaw z systemem zasilania paliwowego niezależny od silnika głównego i z oddzielnym systemem chłodzącym, który w przypadku awarii głównego obwodu uruchamia się automatycznie lub może być uruchomiony ręcznie, jeżeli jest zainstalowany w bezpośrednim sąsiedztwie sterowni lub innego stanowiska stale obsługiwanego przez wykwalifikowany personel i jest w stanie samodzielnie spełnić wymagania zasilania prądem w ciągu 30 sekund; lub
  - b) baterię akumulatorową, która automatycznie przejmuje zasilanie prądem w przypadku awarii głównego obwodu, lub może być przełączona na ręczną ze sterówki lub z innego stanowiska stale obsługiwanego przez wykwalifikowany personel oraz może zasilić wyszczególnione urządzenia zasilane prądem w wymaganym okresie bez ponownego naładowywania i bez niedopuszczalnego spadku napięcia.

- 6.12.2. Zestawy pomocnicze, baterie awaryjne i towarzyszące urządzenia przełącznikowe mogą być zainstalowane w maszynowni, ale w tym przypadku możliwie jak najwyżej.
- 6.12.3. Jako minimalne wymaganie, źródła mocy awaryjnej są w stanie zapewnić, że tam gdzie jest to obowiązkowe i jeżeli instalacje nie mają niezależnego zasilania awaryjnego, następujące instalacje elektryczne mogą działać jednocześnie:
- światła sygnalizacyjne;
  - sygnały dźwiękowe;
  - oświetlenie awaryjne;
  - radiotelefon;
  - alarm ogólny, odpowiedni głośnik i inne systemy awaryjne;
  - awaryjny reflektor iluminacyjny.

Okres, w którym instalacja awaryjna powinna działać, musi być określony zgodnie z zamierzonym wykorzystaniem statku, ale nie powinien być krótszy niż 30 minut.

## ROZDZIAŁ 7

### SPRZĘT

#### 7.01. **Kotwice, łańcuchy i kable kotwiczne**

Ilość i ciężar kotwic i ich kabli muszą być zgodne z charakterystyką dróg wodnych i muszą być określone przez lokalne właściwe władze.

#### 7.02. **Pozostały sprzęt**

7.02.1. Statki powinny być wyposażone przynajmniej w następujący sprzęt:

- urządzenia i przyrządy potrzebne do wysyłania sygnałów wizualnych i dźwiękowych oraz do oznaczania statków zgodnie z obowiązującymi przepisami morskimi;
- światła awaryjne, niezależne od głównego obwodu mocy statku, do zastąpienia w miarę potrzeby światłami wymaganymi na mocy powyższych przepisów dla statków zatrzymanych, osiadłych na mieliźnie lub zatopionych;
- liny i kable metalowe;
- mata kolizyjna, jeżeli świadectwo nie określa, że nie jest wymagana;
- trap okrętowy o przynajmniej 0,40 m szerokości i 4 m długości, jego boki zaznaczone pasem w jasnym kolorze; powinien mieć poręcz;
- odbijacze koła ratunkowego lub pływające drewniane odbijacze;
- bosak łodziowy;
- zestaw pierwszej pomocy;
- lornetki;
- przymocowana tablica z instrukcjami o ratowaniu i reanimacji tonącego;
- pojemnik z pokrywą do przechowywania zatłuszczonych szmat;
- rzutka;
- siekiera.

7.02.2. Statki, których pokład znajduje się 1,50 m powyżej linii bezładunkowej wodnej, muszą posiadać zejściówkę lub trap burtowy.

#### 7.03. **Urządzenia przeciwpożarowe**

7.03.1. Na pokładzie muszą się znajdować przynajmniej:

- w sterówce: jedna przenośna gaśnica;
- obok każdego punktu dostępu z pokładu do pomieszczenia: jedna przenośna gaśnica;

- c) w punkcie dostępu do każdego obszaru obsługi niedostępnego z pomieszczeń mieszkalnych i w którym są zainstalowane urządzenia do ogrzewania, gotowania lub chłodzenia zasilane paliwem stałym lub ciekłym: jedna przenośna gaśnica;
- d) przy wejściu do każdej maszynowni lub kotłowni: jedna przenośna gaśnica;
- e) dla statków, których całkowita moc silników przekracza 110 kW, w odpowiednim punkcie pod pokładem w maszynowni: jedna przenośna gaśnica.

7.03.2. Przenośne gaśnice muszą spełniać następujące wymagania:

- a) pojemność przenośnych płynowych gaśnic nie może być większa niż 13,5 litra lub mniejsza niż dziewięć litrów. Zawartość gaśnic proszkowych musi wynosić przynajmniej sześć kg;
- b) zgodnie z minimalnym wymaganiem, środek gaśniczy musi być odpowiedni do gaszenia rodzaju ognia, który może się najprawdopodobniej pojawić w miejscu lub przestrzeni, w której głównie znajduje się gaśnica. Na statkach, których instalacje elektryczne mają napięcie robocze przekraczające 50 V, środek gaśniczy powinien być również odpowiedni do gaszenia pożarów instalacji elektrycznych. Instrukcje użytkowania muszą być wyraźne i umieszczone na każdej przenośnej gaśnicy;
- c) środek gaśniczy w przenośnych gaśnicach, określony powyżej w pkt 7.03.1, nie może składać się z CO<sub>2</sub> lub zawierać produktów, mogących uwolnić gazy toksyczne (np. czterochlorek węgla);
- d) gaśnice nieodporne na ekstremalne zimno i ciepło muszą być instalowane i osłonięte w sposób, zapewniający ich stałą skuteczność.

7.03.3. Wszystkie urządzenia przeciwpożarowe muszą być kontrolowane przynajmniej co dwa lata. Świadectwo podpisane przez osobę przeprowadzającą kontrolę musi znajdować się na statku.

7.03.4. Jeżeli urządzenia przeciwpożarowe są również zainstalowane poza zasięgiem wzroku, przesłona zakrywająca je musi być oznaczona czerwoną literą „F” o wysokości przynajmniej 10 cm.

7.03.5. System przeciwpożarowy, wykorzystujący wodę pod ciśnieniem i składający się z instalacji rurowej zasilanej z jednej lub więcej pomp, obsługujących dysze poprzez hydranty i węże, może zostać zainstalowany, jeżeli spełnia następujące warunki:

- a) pompy pożarowe muszą posiadać napęd. Nie mogą być instalowane z przodu grodzi zderzeniowej;
- b) ciśnienie wody w hydrantach musi być zachowane na poziomie nie mniejszym, niż trzy bary;
- c) instalacje rurowe i hydranty muszą być tak zaprojektowane, aby węże mogły być łatwo podłączone;
- d) wszystkie dysze muszą być wyposażone w przyrząd do regulacji wytrysku wody pod wysokim ciśnieniem lub rozpylania oraz do zatrzymania przepływu;
- e) cały system musi być zgodny z obowiązującymi normami.

7.03.6. Jedynym środkiem gaśniczym zatwierdzonym w urządzeniach zainstalowanych na stałe jest halon 1301 (CBrF<sub>3</sub>). Jego zastosowanie podlega następującym warunkom:

- a) urządzenia te mogą być jedynie stosowane w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach;
- b) ilość środka gaśniczego musi być wystarczająca do wypełnienia, w formie gazowej przy 20 °C, 4,25-7 % całkowitej objętości chronionego pomieszczenia, w tym szybów wentylacyjnych.

Przy obliczaniu koniecznej ilości środka gaśniczego, jeden kilogram halonu 1301 w temperaturze 20 °C jest uważany za wypełniający objętość 0,16 m<sup>3</sup>;

- c) zbiorniki pod ciśnieniem, przeznaczone do przechowywania halonu 1301, muszą spełniać wymagania zatwierdzonych organów kontrolnych. Zbiorniki te muszą wytrzymać to samo ciśnienie, jakie panuje w całym systemie w warunkach, w których temperatura otoczenia osiąga maksymalnie 60 °C. Następujące informacje na pojemnikach muszą być oznaczone w sposób czytelny i niezamazywalny: nominalne ciśnienie robocze, ciśnienie, w którym środek gaśniczy jest utrzymywany, rok produkcji i rok ostatniej kontroli, jak również rodzaj i ilość środka gaśniczego;
- d) zbiorniki znajdujące się w pomieszczeniu chronionym muszą być wyposażone w automatyczne urządzenie bezpieczeństwa, które zapewnia, że środek gaśniczy zostaje uwolniony do chronionej przestrzeni, jeżeli w przypadku pożaru zbiornik zostaje wystawiony na działanie ognia, zaś system przeciwpożarowy nie został uruchomiony; to urządzenie bezpieczeństwa powinno być skuteczne w temperaturze otoczenia 60 °C;

- e) zbiorniki znajdujące się poza przestrzenią chronioną muszą być odpowiednio chronione przed zbyt wysokim ciśnieniem do maksymalnej temperatury otoczenia 60 °C. Warunek ten obowiązuje również dla zbiorników zawierających gaz napędowy;
- f) każdy zbiornik zawierający również gaz napędowy musi być wyposażony w manometr lub w podobny przyrząd, umożliwiający kontrolę ciśnienia gazu napędowego. Tabela wskazująca stosunek ciśnienia do temperatury musi być umieszczona w pobliżu;
- g) instalacje rurowe i osprzęt muszą być wyprodukowane ze stali lub z materiału o podobnej wytrzymałości na ciepło;
- h) dla zbiorników znajdujących się w przestrzeni chronionej jedynym dopuszczalnym gazem napędowym jest azot, który musi być przechowywany w zbiornikach pod odpowiednim ciśnieniem;
- i) zawory wyjściowe muszą być zamontowane w taki sposób, aby umożliwić równe rozprzestrzenianie się środka gaśniczego i powinny być tak zaprojektowane, aby umożliwić równe i całkowite wymieszanie środka gaśniczego z powietrzem, w celu uniknięcia silnych lokalnych koncentracji środka;
- j) system rur i zawory wyjściowe muszą być tak zaprojektowane, aby umożliwić uwolnienie środka gaśniczego w przestrzeni chronionej w ciągu dziesięciu sekund, zakładając, że środek gaśniczy jest w stanie płynnym w temperaturze otoczenia 0 °C;
- k) system gaszenia musi być możliwy do kierowania ręcznego ze sterówki lub każdego innego miejsca uznanego za odpowiednie; miejsce to musi znajdować się poza takim pomieszczeniem w celu ochrony;  
zainstalowanie urządzenia do automatycznego uwalniania środka, które nie jest wyposażone w dzwinkowe urządzenie ostrzegawcze, nie jest dopuszczalne;
- l) jeżeli system gaszenia ma chronić kilka obszarów, instrukcje działania i ilości środka gaśniczego koniecznego na każdy obszar muszą być wyraźnie wskazane;
- m) systemy sterowania pneumatycznego, hydraulicznego i elektrycznego muszą być tak zainstalowane, aby zminimalizować prawdopodobieństwo nieprawidłowego działania w przypadku pożaru lub eksplozji;
- n) system gaszenia musi być kontrolowany przynajmniej raz na 12 miesięcy. Kontrola musi obejmować przynajmniej:
  - zewnętrzną kontrolę całego systemu,
  - kontrolę odpowiedniego działania systemu elektrycznego po zerwaniu plomb,
  - kontrolę ciśnienia w zbiornikach.Dopuszczalny spadek ciśnienia w każdym zbiorniku nie może przekraczać 10 %.  
W czasie drugiej kontroli ilość środka gaśniczego w zbiornikach musi również zostać sprawdzona. Każde zmniejszenie tej ilości nie może przekroczyć 5 % w każdej gaśnicy;
- o) na statku musi być przeprowadzana kontrola świadectw podpisanych przez inspektorów;
- p) jeżeli statek jest wyposażony w jeden lub więcej systemów gaśniczych stosujących halon 1301, które są kontrolowane, w tytule 18 świadectwa wydanego dla danego statku musi znajdować się następujący wpis:  
„... (liczba) stale zainstalowane systemy gaśnicze stosujące halon 1301. Wymagane świadectwa muszą znajdować się na statku.”

#### 7.04. Łodzie statkowe

- 7.04.1. Statki napędzane i barki o ponad 150 dwt, jak również holowniki, pchacze i pchacze holowniki z wypornością ponad 150 m<sup>3</sup> muszą mieć przynajmniej jedną łódź statkową.
- 7.04.2. Łódź statkowa musi być umieszczona na statku w taki sposób, aby mogła być opuszczana do wody w sposób bezpieczny i z jak najmniejszym opóźnieniem, w miarę potrzeby za pomocą odpowiedniego urządzenia opuszczającego.
- 7.04.3. Łódź statkowa wymagana w pkt 7.04.1 i 7.04.2 musi spełniać następujące wymagania:
  - a) musi być wyposażona w miejsca dla przynajmniej trzech osób, o szerokości miejsca na osobę przynajmniej 0,45 m;
  - b) musi być wystarczająco mocna;
  - c) pojemność musi wynosić przynajmniej 1,5 m<sup>3</sup> lub wynik mnożenia długości przez największą szerokość statku przez głębokość nie może być mniejszy niż 2,7 m<sup>3</sup>;
  - d) łodzie statkowe przewożące trzy osoby ważące około 75 kg każda muszą posiadać wolną burtę długości przynajmniej 25 cm;

- e) muszą być odpowiednio stateczne. Uważane są za wystarczająco stateczne, jeżeli z dwoma osobami ważącymi około 75 kg każda, siedzącymi po tej samej stronie i jak najbliżej górnej krawędzi nadburcia, pozostaje przynajmniej 10 cm wolnej burty;
  - f) jeżeli nie ma nikogo na pokładzie, ale przy wypełnieniu wodą, rezerwowe koło ratunkowe łodzi (w kg) musi mieć przynajmniej  $30 \times \text{długość} \times \text{szerokość} \times \text{głębokość}$ ;
  - g) następujący sprzęt musi znajdować się na pokładzie:
    - jeden zestaw wiosel,
    - jedna lina cumownicza,
    - jedna prasa do belowania.
- 7.04.4. W pkt 7.04.3:
- długość jest maksymalną długością łodzi statkowej (w m),
  - największa szerokość statku jest maksymalną konstrukcyjną szerokością statku (w m),
  - głębokość jest maksymalną głębokością konstrukcyjną (w m).
- 7.05. **Koła ratunkowe, boje, kamizelki ratunkowe**
- 7.05.1. Wszystkie statki muszą posiadać przynajmniej trzy koła ratunkowe lub dwa koła ratunkowe i dwie boje kuliste. Muszą one być gotowe do użytkowania i zabezpieczone na pokładzie w odpowiednich miejscach, ale nie przyłączone do uchwytów. Przynajmniej jedno koło ratunkowe musi znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie sterówki.
- Na statkach do 40 m długości, napędzanych mechanicznie, wystarczą dwa koła ratunkowe.
- Przynajmniej jedno z kół ratunkowych lub boi musi mieć rzutkę o wystarczającej długości.
- 7.05.2. Koła ratunkowe muszą:
- mieć pływalność nie mniejszą niż 7,5 kg w słodkiej wodzie,
  - być wyprodukowane z odpowiedniego materiału i odporne na olej i jego pochodne oraz na temperatury do 50 °C,
  - być na tyle kolorowe, aby były łatwo dostrzegalne w wodzie,
  - mieć masę nie mniejszą niż 2,5 kg,
  - mieć średnicę wewnętrzną 0,45 m z tolerancją  $\pm 10\%$ ,
  - być otoczone linką zaopatrzoną w uchwyty.
- 7.05.3. Boje kuliste muszą:
- mieć pływalność nie mniejszą niż 7,5 kg w słodkiej wodzie,
  - być wyprodukowane z odpowiedniego materiału i być odporne na olej i jego pochodne oraz na temperatury do 50 °C,
  - muszą być na tyle kolorowe, aby były łatwo dostrzegalne w wodzie,
  - mieć masę nie mniejszą niż 1 kg,
  - być otoczone siatką zaopatrzoną w uchwyty.
- 7.05.4. Kamizelka ratunkowa musi znajdować się w bezpośrednim zasięgu osób regularnie przebywających na statku.
- 7.05.5. Pływalność, materiał i kolor kamizelki ratunkowej muszą spełniać warunki określone w pkt 7.05.2.
- Nadmuchiwane kamizelki ratunkowe muszą nadmuchiwać się automatycznie lub ręcznie; musi również być możliwe ich nadmuchiwanie ustami.

## ROZDZIAŁ 8

### INSTALACJE GAZU CIEKŁEGO DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO

- 8.01. **Przepisy ogólne**
- 8.01.1. Każda instalacja gazu ciekłego składa się z jednostki zasilania, w skład której wchodzi jeden lub więcej zbiorników na gaz i jeden lub więcej zaworów redukujących, z systemu rozdzielczego i szeregu urządzeń użytkujących gaz.
- 8.01.2. Instalacje mogą działać tylko z zastosowaniem dostępnego w handlu propanu.

**8.02. Instalacja**

- 8.02.1. Instalacje ciekłego gazu muszą być odpowiednie do użytkowania z zastosowaniem propanu, muszą być zainstalowane zgodnie z właściwą praktyką i obowiązującymi przepisami Państwa Członkowskiego, które wydało świadectwo.
- 8.02.2. Instalacja gazu skroplonego może być jedynie użytkowana do celów wewnętrznych w pomieszczeniach mieszkalnych lub w sterówce.
- 8.02.3. Na statku może być wiele oddzielnych instalacji. Pojedyncza instalacja nie może być stosowana do obsługi obszarów pomieszczeń mieszkalnych oddzielonych przez ładownię lub zbiornik stały.

**8.03. Zbiorniki**

- 8.03.1. Zezwala się jedynie na zbiorniki o pojemności pomiędzy 5 i 35 kg.
- 8.03.2. Zbiorniki muszą spełnić obowiązujące wymagania Państwa Członkowskiego, które wydało świadectwo. Muszą posiadać oficjalną pieczęć zaświadczejącą, że przeszły próby statutowe.

**8.04. Lokalizacja i układ jednostki zasilającej**

- 8.04.1. Jeżeli są stosowane zbiorniki o ładunku do 35 kg, jednostka zasilająca musi być zainstalowana na pokładzie w specjalnej szafce lub na ścianie z szafkami poza obszarem pomieszczeń mieszkalnych, w takiej pozycji, aby nie przeszkadzała w ruchu na pokładzie. Nie może być jednak zamocowana do poszycia nadburcia na dziobie lub rufie statku. Szafka może być szafką ścienną wmontowaną w nadbudowę, jeżeli ma być jedynie otwierana na zewnątrz. Musi być umieszczona w taki sposób, aby rury prowadzące do punktów użycia gazu były jak najkrótsze.

Każda instalacja może zawierać do czterech zbiorników działających jednocześnie, używających automatycznego złącza nawrotnego lub nie. Liczba zbiorników na statku, w tym wolnych zbiorników, nie może przekroczyć sześciu na jedną instalację.

Reduktor ciśnienia, lub w przypadku redukcji dwuetapowej pierwszy reduktor ciśnienia, powinien być przymocowany do grodzi w tej samej szafie, co zbiorniki.

- 8.04.2. Jednostka zasilająca musi być tak zainstalowana, aby można było usunąć z szafy zawierającej jednostkę ulatniający się gaz bez ryzyka, że może dostać się do wnętrza statku i wejść w kontakt z czymkolwiek, co mogłoby go zapalić.
- 8.04.3. Szafka musi być zbudowana z materiałów ogniotrwałych i musi być odpowiednio wentylowana przez otwory na górze i na spodzie. Zbiorniki muszą być umieszczone prosto w szafce w taki sposób, aby nie można ich było obrócić.
- 8.04.4. Szafka musi być tak zaprojektowana i umieszczona, aby temperatura zbiorników nie mogła przekroczyć 50 °C.
- 8.04.5. Napis „instalacja gazu skroplonego” i symbol „zakaz palenia”, jak określono w pkt 6.05.9, muszą być przymocowane do zewnętrznych ścian szafki.
- 8.04.6. Jeżeli potrzebne jest oświetlenie wewnętrzne w szafce, musi być elektryczne, a instalacja ogniotrwała.

**8.05. Zbiorniki wolne i puste**

Zbiorniki wolne i puste, które nie są przechowywane w jednostce zasilania, muszą być przechowywane poza obszarem pomieszczenia i sterówką, w szafce zaprojektowanej zgodnie z wymaganiami pkt 8.04 niniejszego rozdziału.

**8.06. Zawory redukujące**

- 8.06.1. Urządzenia wykorzystujące gaz mogą być podłączone do zbiorników jedynie za pomocą systemu rozdzielczego wyposażonego w jeden lub więcej zaworów redukujących, aby dostosować ciśnienie gazu do ciśnienia użytkownika. Ciśnienie może zostać zredukowane w jednym lub dwóch etapach. Wszystkie zawory redukujące muszą być ustawione na stałe przy ciśnieniu, określonym zgodnie z pkt 8.07 poniżej.
- 8.06.2. Końcowe reduktory ciśnienia muszą być wyposażone lub mieć zainstalowane bezpośrednio za nimi automatyczne urządzenie do ochrony przewodu przed zbyt wysokim ciśnieniem w przypadku nieprawidłowego działania zaworu redukującego. Każdy gaz, na którego ujście pozwala urządzenie ochronne, musi być wyda-



lony na otwarte powietrze bez żadnego ryzyka, że może przeniknąć do wnętrza statku lub wejść w kontakt z czymkolwiek, co może wywołać pożar; w miarę potrzeby w tym celu powinna zostać zainstalowana specjalna rura.

- 8.06.3. Zarówno urządzenia ochronne, jak i otwory wentylacyjne muszą być chronione przed dostaniem się do nich wody.

#### 8.07. **Ciśnienia**

- 8.07.1. Ciśnienie na wyjściu z ostatniego reduktora ciśnienia musi wynosić ponad 0,05 barów powyżej ciśnienia atmosferycznego, z tolerancją 10 %.

- 8.07.2. Jeżeli stosowane są systemy redukcyjne dwuetapowe, ciśnienie nie może wynosić więcej niż 2,5 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.

#### 8.08. **Rury i przewody elastyczne**

- 8.08.1. Rury muszą składać się ze stałych przewodów stalowych lub miedzianych. Rury łączące ze zbiornikami powinny jednak stanowić wysokociśnieniowe elastyczne przewody i przewody spiralne odpowiednie dla propanu. Urządzenia używające gazu, jeżeli nie są zainstalowane na stałe, mogą być połączone za pomocą odpowiednich przewodów elastycznych o długości nie większej niż 1 m.

- 8.08.2. Rury muszą wytrzymać naciski i działanie korozji, które może mieć miejsce w normalnych warunkach działania na statku, a ich cechy charakterystyczne i układ muszą zapewniać satysfakcjonujący przepływ gazu o odpowiednim ciśnieniu do urządzeń używających gazu.

- 8.08.3. Jeśli jest to możliwe, rury muszą posiadać kilka łączy. Zarówno rury, jak i łączy muszą być gazoszczelne i muszą pozostać gazoszczelne pomimo wibracji lub rozszerzania, którym mogą podlegać.

- 8.08.4. Rury muszą być łatwo dostępne, odpowiednio przymocowane i chronione w każdym punkcie, w którym mogą podlegać uderzeniu lub tarcia, szczególnie tam, gdzie przechodzą przez stalowe grodzie lub przegrody metalowe.

Cała powierzchnia zewnętrzna rur metalowych musi być zabezpieczona przed korozją.

- 8.08.5. Rury elastyczne i ich złącza muszą wytrzymać wszelkie naciski, którym mogą podlegać w normalnych warunkach eksploatacji statku. Muszą być nieobciążone i przymocowane w taki sposób, aby można było je skontrolować na całej długości.

#### 8.09. **System rozdzielczy**

- 8.09.1. Żadna część instalacji skroplonego gazu nie może być umieszczona w maszynowni.

Na statkach zbiornikowcach, podlegających zasadom przewozu niebezpiecznych towarów, żadna część instalacji skroplonego gazu nie może być umieszczona na przestrzeni ładunkowej.

- 8.09.2. Zawór, który jest szybko i łatwo dostępny, musi zapewniać możliwość odcięcia całego systemu rozdzielczego.

- 8.09.3. Każde urządzenie używające gazu musi być zasilane przez specjalne odgałęzienie systemu rozdzielczego, a każde odgałęzienie musi być sterowane za pomocą oddzielnego urządzenia zamykającego.

- 8.09.4. Zawory muszą być możliwie jak najlepiej przymocowane do punktów, w których są chronione przed wpływami atmosferycznymi i uderzeniami.

#### 8.10. **Urządzenia zużywające gaz i ich instalacje**

- 8.10.1. Jedynymi urządzeniami, które mogą być zainstalowane, są urządzenia zużywające propan, zatwierdzone w Państwie Członkowskim, które wydało świadectwo, wyposażone w urządzenia skutecznie zapobiegające ulatnianiu się gazu, zarówno w przypadku zgaśnięcia płomienia, jak i zgaśnięcia światła pilotowego.

- 8.10.2. Każde urządzenie musi zostać umieszczone i podłączone w taki sposób, aby uniknąć ryzyka przypadkowego skręcenia przewodów łączących.

- 8.10.3. Urządzenia grzewcze i do ogrzewania wody muszą być podłączone do przewodu do odprowadzania gazów spalinowych.

- 8.10.4. Instalacje urządzeń do ogrzewania wody w sterówce są dopuszczalne jedynie, jeśli sterownia jest zbudowana w taki sposób, że żaden gaz, który przypadkowo ułatnia się, nie może przedostać się do niższych części statku, w szczególności poprzez przejścia kontrolne prowadzące do maszynowni.

Na statkach zbiornikowcach, podlegających zasadom przewozu niebezpiecznych towarów, żadne urządzenie używające gazu nie może być umieszczone w sterowni.

- 8.10.5. Urządzenia używające gazu mogą być zainstalowane w pomieszczeniach do spania jedynie, jeżeli spalanie ma miejsce niezależnie od powietrza w pomieszczeniach.
- 8.10.6. Urządzenia używające gazu, w których spalanie zależy od powietrza w pomieszczeniach, w których są umieszczone, powinny być zainstalowane w pomieszczeniach o odpowiedniej wielkości.
- 8.10.7. W statkach zbiornikowcach, podlegających zasadom przewozu niebezpiecznych towarów, urządzenia używające gazu powinny być oznaczone widocznym czerwonym znakiem.

#### 8.11. **Wentylacja i ujście gazów spalinowych**

- 8.11.1. W pomieszczeniach, w których znajdują się urządzenia zużywające gaz, w których spalanie zależy od powietrza otoczenia, dostawa świeżego powietrza i ujście gazów spalinowych powinno być zapewnione poprzez otwory wentylacyjne odpowiednich rozmiarów, określone zgodnie z wydajnością urządzeń.
- 8.11.2. Otwory wentylacyjne nie mogą mieć żadnego urządzenia zamykającego i nie powinny wychodzić do pomieszczeń do spania.
- 8.11.3. Urządzenia ujścia muszą być tak zaprojektowane, aby zapewnić bezpieczne ujście gazów spalinowych. Muszą być niezawodne w działaniu i ogniotrwałe. Ich działanie nie powinno być zakłócone przez wentylatory.

#### 8.12. **Instrukcje użytkowania i bezpieczeństwa**

Informacja zawierająca instrukcje, dotyczące użytkowania instalacji, powinna być umieszczona na statku w odpowiednim miejscu. Informacja musi zawierać między innymi następujące instrukcje w odpowiednim języku lub językach:

- „pokrywy zbiorników, które nie są połączone z systemem rozdzielczym, muszą być zamknięte, nawet jeżeli zbiorniki są puste”,
- „przewody elastyczne muszą być zmieniane jak najczęściej zgodnie z ich stanem”,
- „wszystkie zbiorniki muszą pozostać niepodłączone, jeżeli odpowiednie rury łączące są zamknięte pokrywami lub zapieczętowane”.

#### 8.13. **Kontrola**

Przed wykorzystaniem instalacji do skroplonego gazu, po modyfikacji lub naprawie i przy każdej odnowie atestu, o którym mowa w pkt 8.15, całość tej instalacji musi być poddana kontroli przez zatwierdzonego eksperta Państwa Członkowskiego, wydającego to świadectwo. W trakcie kontroli ekspert musi sprawdzić, czy instalacja odpowiada warunkom niniejszego rozdziału. Musi on przedstawić raport kontrolny właściwego organu, który wydaje świadectwo.

#### 8.14. **Badania**

Badania instalacyjne po zamocowaniu muszą być przeprowadzone w następujący sposób:

- 8.14.1. Rury o średnim ciśnieniu pomiędzy wejściem pierwszego urządzenia redukcyjnego i zaworami zainstalowanymi przed końcowym reduktorem ciśnienia:
- a) badanie wytrzymałości, przeprowadzone z użyciem powietrza, gazu obojętnego lub cieczy o ciśnieniu 20 barów powyżej ciśnienia atmosferycznego;
  - b) badanie gazoszczelności, przeprowadzone z użyciem powietrza lub gazu obojętnego o ciśnieniu 3,5 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.
- 8.14.2. Rury o ciśnieniu użytkowym pomiędzy pojedynczym lub końcowym reduktorem i zaworami zainstalowanymi przed urządzeniami zużywającymi gaz:
- badanie wycieku, przeprowadzone z użyciem powietrza lub gazu obojętnego o ciśnieniu 1 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.
- 8.14.3. Rury umieszczone pomiędzy pojedynczym lub końcowym reduktorem ciśnienia i sterowaniem urządzenia używającego gazu:
- badanie wycieku o ciśnieniu 0,2 bara powyżej ciśnienia atmosferycznego.

- 8.14.4. W badaniach, o których mowa w pkt 8.14.1 lit. b), pkt 8.14.2 i 8.14.3 rury są uważane za gazoszczelne, jeżeli po upływie czasu odpowiedniego, aby umożliwić normalne wyrównywanie, nie obserwuje się żadnego spadku badanego ciśnienia w ciągu następnych 10 minut.
- 8.14.5. Łącza zbiornika, instalacje rurowe i inne urządzenia podlegające działaniu ciśnienia w zbiornikach oraz łącza pomiędzy zaworem redukującym i rurą rozdzielczą:
- badanie wycieku, przeprowadzone za pomocą substancji pieniącej przy ciśnieniu roboczym.
- 8.14.6. Wszystkie urządzenia używające gazu muszą być uruchamiane i badane przy ciśnieniu nominalnym, aby zapewnić właściwe spalanie przy pokrętlach regulacyjnych w różnych pozycjach.
- Urządzenia bezpieczeństwa muszą być sprawdzone pod względem, tego czy właściwie funkcjonują.
- 8.14.7. Po przeprowadzeniu badania, określonego w pkt 8.14.6, należy sprawdzić, czy z urządzenia używającego gaz, podłączonego do kanału spalinowego, po pięciominutowym działaniu w ciśnieniu nominalnym, przy zamkniętych oknach i drzwiach oraz działających urządzeniach wentylacyjnych, żadne gazy ze spalania nie uchodzą przez przepustnicę.
- Jeżeli pojawi się więcej niż chwilowe ulatnianie gazów, natychmiast należy zidentyfikować przyczynę i dokonać naprawy. Urządzenie nie zostanie uznane za nadające się do użytkowania, zanim wszystkie zakłócenia nie zostaną wyeliminowane.
- 8.15. **Atest**
- 8.15.1. Świadectwo musi obejmować atest, aby zgodnie z kontrolą, określoną w pkt 8.13, wszystkie instalacje skroplonego gazu spełniały wymagania niniejszego rozdziału.
- 8.15.2. Atest jest ważny przez okres nieprzekraczający trzech lat. Może zostać odnowiony jedynie po przeprowadzeniu dalszej kontroli zgodnie z pkt 8.13.
- Jeżeli właściciel statku lub jego przedstawiciel przedstawi uzasadniony wniosek, Państwo Członkowskie, które wydało świadectwo, może przedłużyć ważność atestu na okres nie dłuższy niż sześć miesięcy, bez przeprowadzenia kontroli wymaganej zgodnie z pkt 8.13. Przedłużenie powinno być umieszczone w świadectwie. Data następnej kontroli normalnie przeprowadzanej nie może być przekładana w wyniku przedłużenia.

## ROZDZIAŁ 9

### SPECJALNE ROZPLANOWANIE STERÓWKI DO STEROWANIA RADAROWEGO PRZEZ JEDNĄ OSOBĘ

- 9.01. **Przepisy ogólne**
- Sterownia jest uważana za specjalnie przygotowaną do sterowania radarowego przez jedną osobę, jeżeli spełnia warunki niniejszego rozdziału.
- 9.02. **Ogólne warunki projektowe**
- 9.02.1. Sterownia musi być tak zaprojektowana, aby zapewnić miejsce dla siedzącego sternika.
- 9.02.2. Wszystkie urządzenia, przyrządy i urządzenia sterujące muszą być tak ułożone, aby sternik mógł posługiwać się nimi odpowiednio w czasie podróży, nie opuszczając swojego miejsca i nie tracąc z zasięgu wzroku ekranu radaru.
- Urządzenia sterujące muszą nadawać się do łatwego wprowadzenia w użycie, ta pozycja musi być w oczywisty sposób rozpoznawalna.
- 9.02.3. Przyrządy do monitorowania muszą być łatwe do odczytania, zaś ich oświetlenie stale dostosowywane do punktu wygaszenia, niezależnie od warunków oświetleniowych wewnątrz sterówki, tak aby oświetlenie nie przeszkadzało i nie zakłócało widoczności.
- 9.02.4. Sterówka musi być wyposażona w regulowane ogrzewanie. Urządzenia ściemniające sterowni nie powinny zakłócać wentylacji.
- 9.03. **Sprzęt radarowy i wskaźnik prędkości obrotu**
- 9.03.1. Ekran radaru nie powinien być zasadniczo poza linią widoczności sternika, jeżeli znajduje się on w normalnej pozycji za kołem sterowym.

9.03.2. Obraz radaru musi pozostać w pełni widoczny, bez pomocy maski lub ekranu, niezależnie od warunków oświetleniowych panujących poza sterówką.

9.03.3. Wskaźnik prędkości obrotu musi być zainstalowany bezpośrednio powyżej lub poniżej ekranu radaru.

#### 9.04. **Sygnalizacja i sprzęt wysyłający sygnały**

9.04.1. Światła i sygnały świetlne muszą być kontrolowane za pomocą przełączników, których układ przedstawia aktualne położenie światła i sygnałów świetlnych. Każde światło lub sygnał świetlny muszą być monitorowane przez światło ostrzegawcze tego samego koloru co światło lub sygnał świetlny, które jest monitorowane, wbudowane w przełącznik lub umieszczone poza nim. Brak funkcjonowania światła lub sygnału świetlnego musi spowodować wygaśnięcie odpowiedniego światła ostrzegawczego.

9.04.2. Urządzenia ostrzegawcze dźwiękowe muszą być sterowane stopą.

#### 9.05. **Instalacje do sterowania statkiem i operowania silnikami**

9.05.1. Urządzenie sterownicze statku musi być kontrolowane za pomocą dźwigni pionowej. Dźwignia ta musi być łatwa w użytkowaniu, a kąt pomiędzy dźwignią i linią centralną statku musi dokładnie odzwierciedlać kąt wychylenia płetwy sterowej. Powinno być możliwe zwolnienie dźwigni, w jakiegokolwiek pozycji, bez zmiany pozycji steru. Taki sam system kontrolny jest dopuszczalny dla pędników Voith-Schneidera i śrub sterujących.

Jeżeli statek jest również kierowany za pomocą odwrotnych sterów lub sterów dziobowych, muszą być one kontrolowane przez oddzielne dźwignie.

9.05.2. Każdy silnik powinien być sterowany za pomocą pojedynczej dźwigni, poruszającej się poprzez łuk koła w płaszczyźnie pionowej mniej więcej równoległej do osi podłużnej statku. Ruch do przodu dźwigni powinien spowodować ruch do przodu statku, zaś jej ruch w stronę rufy powinien spowodować ruch wstecz. Napęd powinien być włączony lub odwrócony, jeżeli dźwignia jest w przybliżeniu w pozycji neutralnej. Kliknięcie, kiedy dźwignia przechodzi do neutralnej pozycji, musi być łatwe do rozróżnienia. Odchylenie dźwigni z pozycji neutralnej do pozycji „cała naprzód” i z neutralnej pozycji do „cała wstecz” nie powinno przekroczyć 90°.

9.05.3. Kierunek i zakres obrotów śrub muszą być wskazywane.

#### 9.06. **Urządzenie obsługujące kotwicę rufową**

Sternik musi być w stanie rzucić kotwicę(e) bez opuszczania swojego miejsca. Wymaganie to nie stosuje się do statków zestawów pchanych lub sprzężonych, nieprzekraczających 86 m długości.

#### 9.07. **Sprzęt telefoniczny**

9.07.1. Statki muszą być wyposażone w instalację radiotelefoniczną do obsługi statek — statek. Odbiór powinien się odbywać za pomocą głośnika, zaś nadawanie za pomocą umocowanego mikrofonu. Sternik musi móc wykonać obie operacje. Przejście z odbioru do nadawania musi się odbywać za pomocą przycisku. Sternik musi być w stanie dosięgnąć instalacji ze swojego miejsca.

Te same wymagania będą się stosowały w miarę potrzeby do obsługi operacji morskich.

9.07.2. Jeżeli sterówka jest wyposażona w instalację radiotelefoniczną połączoną z usługami publicznymi, odbiór musi się odbywać przez głośnik na miejscu sternika. Jednak mikrofon do komunikacji statek — statek nie może być w żadnych okolicznościach stosowany do telefonów obsługiwanych przez sieć publiczną.

9.07.3. Wszystkie statki muszą posiadać głosowy system komunikacyjny. Musi on obsługiwać przynajmniej następujące punkty:

- dzioby statku lub czoło zestawu,
- pomieszczenia załogi, i
- kabinę sternika.

Odbiór musi odbywać się za pomocą oddzielnego głośnika zaś nadawanie poprzez umocowany mikrofon, który może być stosowany do obsługi statek — statek, pod warunkiem, że nie powoduje to zakłóceń w obu sieciach. Przejście z odbioru do nadawania musi się odbywać za pomocą przycisków i przełączników.

**9.08. Sygnały alarmowe**

- 9.08.1. System alarmowy sterowany przez przełącznik „wyłącz/włącz” musi być dostępny dla sternika. Przełączniki, które automatycznie powracają do pozycji „wyłącz” przy zwolnieniu, nie są dopuszczalne.
- 9.08.2. Siła tego sygnału nie może być mniejsza niż 75 dB (A) w pomieszczeniu. W maszynowni musi wynosić 5 dB (A) ponad poziomem hałasu otoczenia z maszynami napędowymi na pełnej mocy.

**9.09. Pozostałe przyrządy**

Przyrządy inne niż wymienione powyżej muszą być zredukowane do minimum.

**9.10. Zatwierdzenie świadectw kontroli**

Jeżeli statek spełnia wymagania niniejszego rozdziału, świadectwo musi być zatwierdzone w sposób następujący:

„Zatwierdzone do sterowania radarowego przez jedną osobę.”

**ROZDZIAŁ 10****PRZEPISY SPECJALNE DLA STATKÓW ZAPROJEKTOWANYCH DO ŁĄCZENIA W ZESTAWY PCHANE, CIĄGNIONE LUB SPRZĘŻONE****10.01. Pchacze**

- 10.01.1. Pchacze muszą mieć na dziobie „platformę do pchania”, urządzenie o szerokości nie mniejszej niż dwie trzecie największej szerokości statku. Platforma musi być tak zaprojektowana, aby od początku manewrów łączenia personel biorący w nim udział mógł łatwo i bezpiecznie przemieszczać się ze statku na statek po urządzeniu łączącym.

Platforma musi być również taka, aby umożliwić pchaczowi przyjęcie stałej pozycji w stosunku do lichtug, a szczególnie zapobiec wychodzeniu na boki w stosunku do ruf lichtug pchacza.

- 10.01.2. Pchacze muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenie łączące; jeżeli do łączenia są stosowane kable, pchacze muszą być wyposażone w przynajmniej dwie specjalne wyciągarki lub podobne urządzenia.
- 10.01.3. Główne silniki muszą być sterowane ze sterówki. Ich działanie musi być monitorowane za pomocą urządzeń zainstalowanych w sterówce.

**10.02. Lichtugi**

- 10.02.1. Rozdział 3 i pkt 7.02, 7.04 i 7.05.1 nie będą miały zastosowania do lichtug. Punkt 5.06 nie będzie miał zastosowania do lichtug bez pomieszczeń mieszkalnych, maszynowni lub kotłowni.

- 10.02.2. Lichtugi statkowe będą spełniały następujące wymagania konstrukcyjne:

- poprzeczne grodzie wodoszczelne, określone w pkt 2.02.3 nie są wymagane, jeżeli dzioby są w stanie wytrzymać uderzenie przynajmniej 2,5 raza silniejsze niż wymagane dla grodzi zderzeniowej statku żeglugi śródlądowej o tym samym zanurzeniu, zbudowanego zgodnie z wymaganiami towarzystwa klasyfikacyjnego zatwierdzonego przez Państwo Członkowskie, które ma wydać świadectwo;
- w drodze odstępstwa od pkt 2.02.5 przedziały z podwójnym dnem, do których dostęp jest trudny, nie potrzebują drenażu, jeżeli objętość danego pomieszczenia przekracza 5 % wyporności lichtugi statkowej przy maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu;
- powierzchnie pokładów, pokładów bocznych i pokryw w ładowni muszą mieć wykończenie przeciwpoślizgowe. W miarę potrzeby powierzchnie pochylone muszą być wyposażone w wywinięte listwy;
- wzdłuż linii, gdzie pokład lub boczne pokłady tworzą kąt z burtą statku, muszą być poręcze oporowe lub belki usztywniające o wysokości przynajmniej 0,03 m i poręcze ochronne o wysokości przynajmniej 0,90 m; poręcze ochronne mogą być zdejmowane.

Żadne poręcze ochronne nie są wymagane na dziobach.

**10.03. Statki z napędem i holowniki zdolne pchać**

W celu zatwierdzenia do prowadzenia operacji pchania, statki z napędem i holowniki muszą:

- a) mieć platformę do pchania zgodnie z pkt 10.01.1; lub
- b) być wyposażone w odpowiednie i skuteczne urządzenia, aby uniknąć wychodzenia statku pchającego na boki rufy w stosunku do statku pchanego.

**10.04. Próby zestawów pchanych**

10.04.1. W celu wydania świadectwa dla pchacza lub pchacza holownika, lub zatwierdzającego świadectwa statku napędzanego lub holownika z klauzulą „odpowiedni do pchania”, właściwy organ zdecydował, czy i które zestawy mają być poddane próbom oraz o przeprowadzeniu prób z tymi zestawami, które uzna za najbardziej niekorzystne. Świadectwo określa warunki, w jakich pchacz otrzymuje świadectwo lub na jakich obowiązuje zatwierdzenie „odpowiedni do pchania”.

10.04.2. Próby powinny wykazać, że:

- a) zestaw ma wystarczającą stateczność kursową;
- b) duża zmiana kursu, po której natychmiast następuje powrót do kursu początkowego, może być wykonana szybko i łatwo;
- c) zestaw ma wystarczającą prędkość na wodzie;
- d) w miarę potrzeby moc napędu rufowego jest wystarczająca, aby umożliwić zatrzymanie podczas poruszania się z prądem rzeki;
- e) jeżeli zestaw jest w trakcie łączenia lub rozłączania, można łatwo i bezpiecznie manipulować urządzeniem łączącym.

Urządzenie łączące musi również spełniać następujące wymagania:

- musi być zachowana sztywność zestawu,
- urządzenie łączące musi zapewnić jednolite napięcie, najlepiej za pomocą specjalnych wciągarek.

10.04.3. W trakcie powyższych prób organ właściwy do wydawania świadectwa nie bierze pod uwagę wpływu specjalnych urządzeń (sterów, mechanizmów napędowych itd.) zainstalowanych na lichtugach, jeżeli te ostatnie nie stanowią części tego samego zestawu. Jeżeli tak jest, dopuszczalne lichtugi muszą być nazwane w świadectwie statku zapewniając napęd zestawu.

**10.05. Statki holowniki**

W celu otrzymania zezwolenia na holowanie, statki muszą spełniać następujące wymagania:

- a) urządzenie holownicze powinno być tak zainstalowane, aby przy użytkowaniu nie zagrażało bezpieczeństwu załogi lub towaru. Statek musi mieć wystarczającą zdolność manewrowania i pozostawać dostatecznie stabilny;
- b) sternik musi być w stanie sterować maszynami napędowymi sam lub być w stanie kontrolować te operacje, nie opuszczając stanowiska sterowniczego;
- c) jeżeli do holowania są używane kable, urządzenie holownicze musi składać się z wyciągarek lub haka holowniczego, który może być zwolniony ze stanowiska sterowniczego. Urządzenie holownicze powinno być zainstalowane z przodu płaszczyzny śrub napędowych. Jednak nie stosuje się go do holowników przegubowych.

**10.06. Statki zaprojektowane do napędzania zestawów sprzężonych**

W celu otrzymania zezwolenia do napędzania zestawów sprzężonych, statki muszą:

1. Spełnić przepisy pkt 10.5 lit. a) i b);
2. Być wyposażone w urządzenia, których liczba i układ zapewniają, że zestaw napędzanych statków pozostaje bezpiecznie sprzężony zarówno w stanie załadowanym, jak i niezaladowanym.

## ROZDZIAŁ 11

**ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO W POMIESZCZENIACH ZAŁOGI I NA STANOWISKACH PRACY****11.01. Przepisy ogólne**

- 11.01.1. Statki, na których wymagana jest nieprzerwana obecność osób poza godzinami pracy, muszą mieć niezbędne pomieszczenia mieszkalne.
- 11.01.2. Pomieszczenia muszą być zaprojektowane, zwymiarowane i dostosowane w taki sposób, aby zaspokoić potrzeby osób znajdujących się na statku w zakresie zdrowia, wygody i bezpieczeństwa. Pomieszczenia takie muszą spełnić wymagania pkt 11.02-11.12.
- 11.01.3. Organy kontrolne mogą dopuścić wyjątki od zasad ustalonych poniżej, jeżeli bezpieczeństwo, zdrowie i wygoda osób na pokładzie są zapewnione w podobny sposób za pomocą innych środków.
- 11.01.4. Pkt 11.03, 11.08.2, 11.09, 11.10 i 11.11 nie stosują się do pomieszczeń użytkowanych jedynie przez członków załogi, którzy nie są pracownikami zatrudnionymi na umowę o pracę. Odstępstwa te powinny być wymienione w tytule nr 21 świadectwa.

**11.02. Lokalizacja i wyposażenie pomieszczeń**

- 11.02.1. Pomieszczenia muszą być zlokalizowane z tyłu grodzi zderzeniowej i jak najwyżej nad pokładem.
- W przedniej części statku żadne podłogi nie powinny znajdować się więcej niż 1,20 m poniżej płaszczyzny maksymalnego zanurzenia.
- Wyjątki mogą być dopuszczalne dla pomieszczeń, które nie są stale zajmowane.
- 11.02.2. Pomieszczenia muszą być łatwo dostępne i całkowicie bezpieczne.
- Jako zasada generalna, pomieszczenia i kuchnie muszą być dostępne z pokładu poprzez korytarz.
- 11.02.3. Pomieszczenia muszą być tak umieszczone i wyposażone, aby jak najbardziej uniknąć przenikania zanieczyszczonego powietrza z innych przedziałów statku (np. maszynownia i ładownia). Jeżeli jest stosowana wentylacja powietrza, otwory wlotowe muszą być umieszczone tak, aby spełnić powyższe wymaganie. Nieświeże powietrze z kuchni lub instalacji sanitarnych musi być usunięte ze statku najprostszą drogą.
- 11.02.4. Pomieszczenie musi być chronione przed niedopuszczalnym hałasem i wibracją. Maksymalne dopuszczalne poziomy dźwięku to:
- 70 dB (A) w pomieszczeniach mieszkalnych,
  - 60 dB (A) w pomieszczeniach do spania, oprócz statków pracujących tylko w dzień.
- 11.02.5. Aby pozwolić na szybką ewakuację w przypadku tonięcia lub pożaru, pomieszczenia muszą posiadać wyjścia bezpieczeństwa, o ile to możliwe odległe od siebie, jak również do lewej i prawej burty.
- Nie stosuje się to do:
- a) pomieszczeń o kilku wyjściach, oknach lub świetlikach, które pozwalają na szybką ewakuację;
  - b) instalacji sanitarnych.

- 11.02.6. Wyjścia bezpieczeństwa i okna lub świetliki przeznaczone do wykorzystania jako wyjścia bezpieczeństwa muszą mieć światło otwarcia przynajmniej 0,36 m<sup>2</sup>, zaś najmniejszy rozmiar musi wynosić przynajmniej 0,5 m.

**11.03. Wymiary pomieszczeń**

- 11.03.1. Wysokość pomieszczeń załogi nie może wynosić mniej niż 2 m.
- 11.03.2. Wolna powierzchnia pomieszczeń nie może być mniejsza niż 2 m<sup>2</sup> na mieszkańca. Powierzchnia zajęta przenośnymi meblami, takimi jak krzesła i stoły, jest wliczana w powierzchnię wolną.

- 11.03.3. Objętość powietrza na mieszkańca musi być nie mniejsza niż  $3,5 \text{ m}^3$  w pomieszczeniach mieszkalnych i nie mniejsza niż  $5 \text{ m}^3$  dla pierwszego mieszkańca i  $3 \text{ m}^3$  dla drugiego w sypialniach. Objętość powietrza to pozostała po odpowiednich odliczeniach dla szafek, koi itd.
- 11.03.4. Objętość w metrach sześciennych każdej jednostki w pomieszczeniach mieszkalnych i sypialniach nie może być mniejsza od  $7 \text{ m}^3$ .
- 11.03.5. Toalety muszą mieć minimum powierzchnię  $1 \text{ m}^2$  (nie mniej niż  $0,75 \text{ m}$  szerokości i nie mniej niż  $1,1 \text{ m}$  długości).
- 11.03.6. Kabiny sypialne nie mogą być zajmowane przez więcej niż dwie osoby dorosłe.
- 11.04. **Instalacja rurowa pomieszczeń**
- Instalacja rurowa w pomieszczeniach musi spełniać wymagania pkt 5.05.8.
- 11.05. **Środki dostępu, drzwi i zejściówki w pomieszczeniach**
- 11.05.1. Środki dostępu w pomieszczeniach muszą być tak rozplanowane i mieć takie wymiary, aby mogły być używane bez zagrożenia lub trudności.
- Wymaganie to uważa się za spełnione, jeżeli:
- powierzchnia naprzeciw otworu jest wystarczająca, aby pozwolić na niezakłócone wejście;
  - środki dostępu są daleko od instalacji, które mogą okazać się niebezpieczne, takich jak wyciągarki, urządzenia holownicze i urządzenia ładunkowe;
  - wolna szerokość wynosi przynajmniej  $0,60 \text{ m}$ , a całkowita wysokość dostępu wraz ze zrębnicą wynosi przynajmniej  $1,90 \text{ m}$ , przy czym zezwala się na otrzymanie tego ostatniego wymiaru przy użyciu masek i pokryw;
  - wszystkie zrębnice umocowane w otworach drzwiowych nie mają więcej niż  $0,40 \text{ m}$  wysokości, bez naruszenia przepisów innych norm bezpieczeństwa;
  - środki dostępu w wyjściach bezpieczeństwa są izolowane i pokryte materiałami ogniotrwałymi.
- 11.05.2. Należy unikać przypadkowego otwierania lub zamykania drzwi i pokryw zawiasowych.
- 11.05.3. Drzwi muszą być umocowane za pomocą zamknięcia, które może być otwierane z każdej strony.
- 11.05.4. Jeżeli nie ma żadnego dostępu z poziomu pokładu do pomieszczenia, a różnica poziomów wynosi  $0,30 \text{ m}$  lub więcej, pomieszczenie musi być dostępne za pomocą zejściówek.
- 11.05.5. Zejściówki muszą być przymocowane. Muszą być bezpieczne w użyciu i są uznawane za takie, jeżeli:
- nie mają mniej niż  $0,50 \text{ m}$  szerokości;
  - głębokość stopnia ma nie mniej niż  $0,15 \text{ m}$ ;
  - stopnie nie są śliskie;
  - zejściówki o więcej niż czterech stopniach są wyposażone w przynajmniej jedną poręcz.
- 11.06. **Podłogi pomieszczeń, ściany i sufity**
- 11.06.1. Podłoga, ściany i sufity muszą być wykonane w taki sposób, aby można je było łatwo czyścić. Wykładziny podłóg nie powinny być śliskie. Okładzina powierzchni nie może być szkodliwa dla zdrowia.
- 11.06.2. Pomieszczenia, w tym przejścia w części statku używanej na pomieszczenia dla załogi, muszą być odizolowane od niskich i wysokich temperatur na zewnątrz i od najbliższych i przyległych przedziałów.
- 11.07. **Ogrzewanie i wentylacja pomieszczeń**
- 11.07.1. Pomieszczenia muszą być wyposażone w system grzewczy, który jest w stanie utrzymać zadowalającą temperaturę w warunkach pogodowych i klimatycznych, na które narażony jest statek.
- 11.07.2. Pomieszczenie musi być odpowiednio wietrzone, nawet jeżeli dostęp jest zamknięty.
- Wietrzenie musi być dostosowywane, aby zapewnić odpowiednią cyrkulację powietrza w każdych warunkach klimatycznych.



**11.08. Światło dzienne i oświetlenie w pomieszczeniach**

- 11.08.1. Pomieszczenia muszą być odpowiednio oświetlone. Pomieszczenia mieszkalne, sypialnie i kuchnie powinny być oświetlane światłem dziennym i możliwie wychodzić na zewnątrz statku.
- 11.08.2. W pomieszczeniach powinno być zainstalowane odpowiednie oświetlenie elektryczne.
- 11.08.3. Wszystkie urządzenia oświetleniowe wykorzystujące paliwo płynne muszą być wykonane z metalu i spalać tylko paliwa o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C lub parafinę. Muszą być przymocowane tak, aby nie wywołać przypadkowego pożaru.

**11.09. Umieblowanie pomieszczeń**

- 11.09.1. Każdy członek załogi musi być wyposażony w indywidualną koję. Koje powinny odpowiadać danym biometrycznym ciała ludzkiego.
- 11.09.2. Koje nie mogą być umieszczone obok siebie w taki sposób, aby mieszkaniec musiał wspinać się po jednej koi, aby dojść do następnej.
- 11.09.3. Koje nie mogą być poniżej 0,30 m nad podłogą. Jeżeli koje są umieszczone nad sobą, wyższa koja musi być umieszczona mniej więcej w połowie między dołem niższej koi, a najniższą stroną belek głównego pokładu; wysokość nad każdą koją nie może być mniejsza niż 0,60 m.
- 11.09.4. Koje, w tym ich ramy, muszą być z mocnego, gładkiego materiału. Jeżeli koje są umieszczone jedna nad drugą, pyłoszczelne pokrycie musi być umocowane poniżej wyższej koi.
- 11.09.5. Odpowiednia szafa na ubrania wyposażona w zamknięcie musi zostać zapewniona dla każdego członka załogi. Szafy powinny mieć dostępną wysokość nie mniejszą niż 1,70 i dostępną powierzchnię 0,25 m<sup>2</sup>.
- 11.09.6. Należy zapewnić dobrze wietrzone urządzenia do wieszania ubrań używanych do pracy przy złej pogodzie i do brudnych prac, ale nie w kabinach, pokojach dziennych lub mesach.

**11.10. Kuchnie, mesy i magazyny**

- 11.10.1. Statki muszą mieć przynajmniej jeden przedział oddzielny od sypialni i używany jako kuchnia lub połączony pokój dzienny i kuchnia (połączony pokój dzienny i kuchnia).
- 11.10.2. Kuchnie i połączone pokoje dzienne i kuchnie muszą być wyposażone w:
- urządzenia do gotowania;
  - odpowiedni zlew z odpływem;
  - instalację dopływu wody pitnej;
  - lodówkę o wystarczającej pojemności w stosunku do liczby członków załogi;
  - niezbędne szafy i półki.
- 11.10.3. Mesy i połączone pokoje dzienne i kuchnie muszą być wystarczająco duże w stosunku do liczby załogi, zwykle korzystającej z nich w tym samym czasie, siedzenia nie mogą mieć mniej niż 0,60 m szerokości.
- 11.10.4. Mesy i połączone pokoje dzienne i kuchnie muszą być wyposażone w odpowiednią liczbę stołów i krzeseł z oparciami.
- 11.10.5. Statki ze stałą załogą muszą mieć lodówki i spizarkę. Miejsce to powinno być suche i dobrze wietrzone. Musi być możliwe utrzymywanie go w nieskazitelnym stanie higienicznym. Musi być możliwe otwarcie lodówek i chłodni od wewnątrz, nawet jeżeli zostały zamknięte z zewnątrz.

**11.11. Instalacje sanitarne**

- 11.11.1. Następujące minimalne instalacje sanitarne muszą być zapewnione na statkach z pomieszczeniami mieszkalnymi:
- jedna umywalka podłączona z ciepłą i zimną wodą pitną na jednostkę lub na czterech członków załogi. Umywalki powinny być odpowiednich rozmiarów i wykonane z gładkiego materiału, który nie pęka ani nie ulega korozji;

- b) jedna wanna lub prysznic podłączony do ciepłej i zimnej wody pitnej na jednostkę lub na sześciu członków załogi;
  - c) jedna toaleta na jednostkę lub na sześciu członków załogi.
- 11.11.2. Instalacje sanitarne muszą znajdować się w pobliżu pomieszczeń mieszkalnych. Nie może być bezpośredniego dostępu z toalet do kuchni, mes lub połączonych pokoi dziennych i kuchni.
- 11.11.3. Przestrzenie zawierające instalacje sanitarne powinny spełniać następujące wymagania:
- a) podłogi i ściany muszą być wykonane z trwałych i wodoodpornych materiałów;
  - b) połączenia między podłogami a ścianami powinny być wodoodporne.
- 11.11.4. Toalety muszą być wietrzane.
- 11.11.5. Toalety muszą mieć system spłukujący. Muszle toalet powinny być łatwe do czyszczenia.
- 11.12. **Instalacje wody pitnej**
- 11.12.1. a) Statki z pomieszczeniami mieszkalnymi muszą być wyposażone w jeden lub więcej zbiorników z wodą pitną lub instalacje odzysku wody pitnej;
- b) muszą mieć wystarczającą pojemność na liczbę osób na statku, minimalnie 150 litrów na osobę.
- 11.12.2. Zbiorniki wody pitnej muszą być tak zaprojektowane i zainstalowane, aby nie było żadnego ryzyka zanieczyszczenia wody lub zepsucia jej smaku lub zapachu, szczególnie poprzez działanie paliwa ciekłego lub oleju smarowego.
- Zbiorniki z wodą pitną muszą być w miarę możliwości chronione przed zbytnim ogrzewaniem wody.
- 11.12.3. Zbiorniki wody pitnej muszą być wyposażone we wskaźnik poziomu wody.
- 11.12.4. Zbiorniki wody pitnej nie mogą posiadać wspólnych ścian ze zbiornikami przeznaczonymi do innych celów.
- 11.12.5. Zbiorniki wody pitnej powinny mieć otwarcie i właz, aby ułatwić czyszczenie wnętrza.
- 11.12.6. Woda ze zbiorników pod ciśnieniem, będąca wodą pitną, może wypływać jedynie pod działaniem sprężonego powietrza o składzie naturalnym. Jeżeli sprężone powietrze otrzymuje się ze zbiorników pod ciśnieniem stosowanych do eksploatacji statku lub innych celów, lub jest ono wytwarzane poprzez kompresory, filtr powietrza lub separator oleju muszą być zainstalowane bezpośrednio naprzeciwko zbiornika z wodą pod ciśnieniem, jeżeli woda i powietrze nie są przedzielone kryzą.
- 11.12.7. Rury z wodą pitną nie mogą przebiegać przez cysterny lub zbiorniki zawierające inne płyny. Rury przenoszące inne płyny lub gaz nie mogą przechodzić przez cysterny lub zbiorniki na wodę pitną.
- Połączenia między systemem dostawy wody pitnej a innymi systemami rurowymi są zabronione.
- Rury przeznaczone na wodę pitną muszą być trwałe, z gładkim pokryciem i dopasowane do połączeń na hydranty wodne na nabrzeżu.
- 11.12.8. Otwory do napełniania i rury łączące cysterny z wodą pitną lub zbiorniki muszą być tak oznaczone, aby ostrzegać użytkownika przed wprowadzaniem do nich innych cieczy.
- 11.13. **Urządzenia bezpieczeństwa**
- 11.13.1. Statki muszą być tak wyposażone, aby załoga mogła poruszać się i pracować swobodnie. W miarę potrzeby części ruchome i otwory w pokładzie muszą być chronione za pomocą urządzeń bezpieczeństwa i osłon, barier ochronnych i muszą być zainstalowane poręcze. Wyciągarki i haki holownicze muszą być zaprojektowane tak, aby zapewniały bezpieczeństwo pracy.
- Wszystkie instalacje wymagane do pracy na pokładzie muszą być tak zaprojektowane, umieszczone i chronione, aby umożliwiać manewry na pokładzie, konserwację i naprawy w sposób bezpieczny i łatwy.

- 11.13.2. Pokłady w sąsiedztwie wyciągarek i polerów, jak również pokłady boczne, podłogi maszynowni, pomosty, zejściówki i wierzch polerów na pokładach bocznych nie mogą być śliskie.
- 11.13.3. Szczyty pachołków na pokładach bocznych i wszystkie przeszkody na obszarze, po którym porusza się załoga (np. stopnie zejściówek) muszą być oznaczone jasną, kolorową farbą.
- 11.13.4. Muszą być zainstalowane odpowiednie urządzenia dla składanych pokryw kotwicznych.
- 11.14. **Dostępność stanowisk pracy**
- 11.14.1. Stanowiska pracy muszą być łatwo i bezpiecznie dostępne.
- 11.14.2. Zejściówki, drabiny, szczeble drabiny lub podobne urządzenia muszą być przewidziane tam, gdzie różnica w poziomie dostępu, wyjść i przejść wynosi ponad 0,50 m. Zejściówki muszą być zainstalowane tam, gdzie poziom stale obsługiwanych stanowisk pracy różni się ponad 1 m od poziomów, z których jest możliwy dostęp.
- 11.14.3. Wyjścia bezpieczeństwa muszą być wyraźnie oznakowane.
- 11.14.4. Liczba, konstrukcja i wymiary wyjść, w tym wyjść awaryjnych, muszą być zgodne z przeznaczeniem i rozmiarem przedziałów.
- 11.15. **Wymiary stanowisk pracy**
- 11.15.1. Stanowiska pracy muszą być takich wymiarów, aby każdy członek załogi pracujący w nich miał odpowiednią swobodę ruchu.
- 11.15.2. Stałe obsługiwane stanowiska pracy muszą być wystarczających rozmiarów, aby zapewnić:
- objętość netto powietrza nie mniejszą niż 7 m<sup>3</sup>, oprócz sterówek statków o długości poniżej 40 m;
  - wolną powierzchnię podłogi i wysokość dla każdego stanowiska pracy, które daje odpowiednią swobodę ruchu dla obsługi i kontroli oraz dla normalnych prac konserwacji i naprawy.
- 11.15.3. Wolna szerokość pokładów bocznych nie może być mniejsza niż 0,60 m; szerokość ta może być zredukowana wokół polerów cumowniczych.
- 11.16. **Ochrona przed upadkiem**
- 11.16.1. Stanowiska pracy blisko wody lub w położeniach obejmujących różnice w poziomie ponad 1 m muszą być tak wyposażone, aby uchronić załogę od poślizgu lub upadku.
- 11.16.2. Na statkach z załogą musi być zapewniona ochrona przed poślizgiem lub upadkiem na pokładzie za pomocą poręczy ochronnych, składających się z poręczy, barier, pośredniej ochrony na poziomie kolan i poręczy oporowej. Na statkach bez załogi wystarczy poręcz.
- 11.17. **Dostęp, drzwi i zejściówki stanowisk pracy**
- 11.17.1. Rozmiar i układ przejść, dostępu i korytarzy w celu poruszania się osób i rzeczy musi być taki, aby były możliwe do pokonania bez ryzyka wypadku. Minimalne wymagania uważa się za spełnione, jeżeli:
- jest wystarczająca przestrzeń z przodu otworu dostępu, aby pozwolić na nieprzewidziany ruch;
  - otwory są wystarczająco daleko od instalacji, które mogłyby być źródłem niebezpieczeństwa;
  - wolna szerokość przejścia jest zgodna z przeznaczeniem stanowiska pracy i nie jest mniejsza niż 0,60 m, poza statkami o mniej niż 8 m szerokości, na których szerokość przejść może być ograniczona do 0,50 m;
  - wysokość z uwzględnieniem zrębnic jest nie mniejsza niż 1,90 m.
- 11.17.2. Konstrukcja i układ drzwi musi być taki, aby nie zagrozić osobom otwierającym i zamykającym je. Drzwi powinny być chronione przed przypadkowym zamknięciem i otwarciem oraz musi być możliwe otwieranie i zamykanie ich z każdej strony.
- 11.17.3. Konstrukcje do przejścia z jednego poziomu na drugi, szczególnie zejściówki, drabiny i szczeble drabiny muszą być takie, aby ich stosowanie nie groziło niebezpieczeństwem. Minimalne wymagania są spełnione, jeżeli:
- zejściówki i drabiny są stale przymocowane i zabezpieczone przed ślizganiem i obrotem;

- b) zejściówki mają nie mniej niż 0,50 m szerokości i szerokość między poręczami nie jest mniejsza niż 0,60 m; drabiny i szczeble drabiny mają nie mniej niż 0,30 m szerokości;
  - c) głębokość stopnia jest nie mniejsza niż 0,15 m;
  - d) stopnie i szczeble drabiny są bezpiecznie omijane, bez ryzyka poślizgu; szczeble drabiny muszą być widoczne z góry;
  - e) zejściówki z więcej niż czterema stopniami są wyposażone w poręcze;
  - f) drabiny pionowe są wyposażone w poręcze ponad wyjściami;
  - g) przenośne drabiny (drabiny trzymane) są zabezpieczone przed obrotem i ślizgiem oraz są wystarczająco długie, aby mogły być rozciągnięte do 1 m poza obręb wjazdu przy odchyleniu pod kątem 60<sup>0</sup> od pionu. Drabiny muszą mieć szerokość przynajmniej 0,40 i 0,50 przy podstawie;
  - h) szczeble drabiny są tak przymocowane aby nie mogły się obracać ani odłączyć, zaś maksymalna odległość między nimi wynosi 0,30 m.
- 11.17.4. Wyjścia awaryjne i furty lub świetliki zaprojektowane do użytku jako wyjścia bezpieczeństwa muszą mieć wolny otwór przynajmniej 0,36 m<sup>2</sup>, a ich najmniejsze wymiary muszą wynosić przynajmniej 0,50 m.
- 11.18. **Podłogi, powierzchnie pokładu, materiały podłogowe ładowni, ściany, furty i świetliki**
- 11.18.1. Podłogi i powierzchnie podłogowe ładowni na wewnętrznych stanowiskach pracy, powierzchnie pokładu zewnętrznych stanowisk pracy i powierzchnie, na których porusza się personel, muszą być solidnie wykonane i zapobiegać ślizganiu i upadkowi.
- 11.18.2. Otwory w pokładzie lub podłogach muszą być wyposażone w ochronę przeciw upadkom osób podczas otwarcia.
- 11.18.3. Podłogi, powierzchnie pokładów, materiały podłogowe ładowni, ściany i sufity muszą być tak zaprojektowane, aby mogły być czyszczone.
- 11.18.4. Okna i świetliki muszą być tak urządzone i wyposażone, aby mogły być obsługiwane i czyszczone bez ryzyka.
- 11.19. **Wietrzenie i ogrzewanie stanowisk pracy**
- 11.19.1. Zamknięte powierzchnie, na których odbywa się praca, oprócz magazynów, muszą być wietrzone. Urządzenia do wietrzenia nie mogą powodować przeciągu i powinny zapewnić odpowiednią i regularnie wymianą dostawę powietrza do stanowisk pracy dla osób tam przebywających.
- Jeżeli naturalny stopień wymiany jest nieodpowiedni, musi być zapewniona wentylacja mechaniczna. Stopień wymiany może być uważany za odpowiedni, jeżeli wymiana jest dokonywana przynajmniej pięć razy na godzinę.
- 11.19.2. Sprzęt do spalania lub wentylacji nie może powodować pogorszenia jakości powietrza na stanowiskach pracy.
- 11.19.3. Sprzęt grzewczy zdolny do utrzymywania odpowiednich temperatur powinien być zainstalowany przy stałych stanowiskach pracy wewnątrz statku.
- 11.20. **Światło naturalne i oświetlenie stanowisk pracy**
- 11.20.1. Jeżeli to możliwe, stanowiska pracy muszą otrzymywać odpowiednie światło naturalne, nawet jeżeli drzwi są zamknięte. Stale obsługiwane stanowiska pracy muszą wychodzić bezpośrednio na zewnątrz statku, o ile wymagania działania i operacyjne na to pozwalają.
- 11.20.2. Oświetlenie musi być tak urządzone, aby nie oślepiało.
- 11.20.3. Przełączniki światła dla stanowisk pracy muszą być zainstalowane w łatwo dostępnych miejscach blisko drzwi.
- 11.21. **Ochrona przed hałasem i wibracją**
- 11.21.1. Stałe stanowiska pracy i ich instalacje muszą być tak skonstruowane i dźwiękoszczelne, aby bezpieczeństwo i zdrowie użytkowników było chronione przed hałasem i wibracją.

Bez naruszania przepisów pkt 2.06.7 i 3.15, poziomy hałas otoczenia na stałych stanowiskach pracy nie mogą przekroczyć 90 dB (A) na poziomie głowy, a każdy ze środków dostępu musi być wyposażony w wyraźne ostrzeżenie.

- 11.21.2. Jeżeli poziom jest przekroczony, musi być zapewniona wystarczająca liczba indywidualnych urządzeń ochrony przed hałasem.
- 11.21.3. Stanowiska pracy muszą być tak umieszczone, wyposażone i zaprojektowane, aby członkowie załogi nie byli narażeni na szkodliwą wibrację.

## ROZDZIAŁ 12

### **PRZEPISY DOTYCZĄCE WYMAGAŃ TECHNICZNYCH DODATKOWYCH POZA WYMAGANIAMI STREFY 4, STOSOWANYCH DO STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PO WODACH ŚRÓDLĄDOWYCH STREFY 3**

(Wymagań 4.02 i 4.03 nie stosuje się do dróg wodnych strefy 3)

#### **12.01. Wymagania dotyczące budowy statków**

Statki, zestawy ciągnione i sprzężone o maksymalnej długości przekraczającej 86 m.

- 12.01.1. Każdy statek wyposażony w mechaniczne środki napędowe i o maksymalnej długości przekraczającej 86 m powinien być zbudowany i wyposażony w taki sposób, aby mógł w odpowiednim czasie osiągnąć punkt zatrzymania płynąc z prądem wody, zapewniając możliwość wystarczającego manewrowania nim w czasie zatrzymywania i po zatrzymaniu. Wymaganie to ma również zastosowanie do zestawów pchanych i sprzężonych o długości przekraczającej 86 m.

W tym celu na postawie próby zatrzymania dokonuje się weryfikacji, czy napęd w kierunku rufy jest wystarczający. Próba zatrzymania nie jest konieczna, jeżeli można udowodnić w inny sposób, że to wymaganie jest spełnione.

Maksymalną wyporność statku lub zestawu dopuszczalną podczas żeglugi w dół rzeki określa się na podstawie wyników badania zatrzymania lub uzasadnienia; wydaje się stosowne świadectwo kontrolne.

- 12.01.2. Statek, zestaw pchany lub sprzężony musi osiągać odpowiednią prędkość minimalną.

#### **12.02. Wolna burta, bezpieczna odległość i skale zanurzenia**

##### *12.02.1. Definicje*

W niniejszym rozdziale:

- a) „długość L” oznacza maksymalną długość kadłuba, wyłączwszy ster i bukszpryt;
- b) „szerokość B” oznacza maksymalną szerokość statku mierzoną na zewnątrz deskowania lub poszycia metalowego burty, oprócz kół łopatkowych;
- c) „na śródokręciu” oznacza w połowie długości L;
- d) „zamknięta nadbudówka” oznacza strukturę wykonaną z solidnych ścian wodoszczelnych ponad pokładem, połączoną z nim na stałe i wodoszczelnie;
  - „szerokość nadbudówki” to jej średnia szerokość, a
  - „wysokość nadbudówki” to jej średnia wysokość pionowa, mierzona na burcie statku między górnym pokładem a pokładem wolnej burty; jeżeli ściany mają otwory takie jak drzwi lub okna, wysokość nadbudówki jest mierzona jedynie do najniższego punktu otworów;
- e) elementy konstrukcyjne i urządzenia są uważane za „wodoszczelne” jeżeli są wyposażone w taki sposób, że zapobiegają wtargnięciu wody na statek, jeżeli:
  - są poddawane ciśnieniu równemu 1 m wody na minutę, lub
  - są poddawane strumieniowi wody o ciśnieniu nie mniejszym niż 1 bar na 10 minut we wszystkich kierunkach i na całej powierzchni;
- f) elementy strukturalne i urządzenia są uważane za „brygoszczelne i odporne na działanie warunków atmosferycznych”, jeżeli w normalnych warunkach pozwalają jedynie na bardzo małe przeniknięcie wody.

12.02.2. *Bezpieczna odległość*

1. Bezpieczna odległość musi wynosić co najmniej 30 cm.
2. Na statkach, których otwory nie mogą być zamykane za pomocą urządzeń bryzgoszczelnych i odpornych na działanie warunków atmosferycznych i na statkach, które żeglują z odkrytymi ładowniami, odległość bezpieczna wzrasta o 20 cm.

W przypadku statków z odkrytymi ładowniami, wzrost stosuje się jedynie do zrębnic odkrytych ładowni i jedynie aż do osiągnięcia wymaganej odległości 50 cm między płaszczyzną największego zanurzenia a górną krawędzią zrębnic.

12.02.3. *Wolna burta*

1. Wolna burta statków z ciągłym pokładem bez wzniosu pokładu i bez nadbudówek powinna wynosić 150 mm.

Wartość ta jest również podstawową wolną burtą statków ze wzniosem pokładu i nadbudówkami.

2. Wolna burta statków ze wzniosem pokładu i nadbudówkami jest obliczana na podstawie następującego wzoru:

$$F = F_0(1 - \alpha) - \frac{\beta_1 \cdot Se_1 + \beta_2 \cdot Se_2}{15}$$

W żadnym przypadku wolna burta nie może być mniejsza niż zero.

W tym wzorze:

- $F_0$  jest podstawową wolną burtą, o której mowa w pkt 12.02.3 (1) (w mm),
- $\alpha$  jest współczynnikiem korekcyjnym wszystkich branych pod uwagę nadbudówek,
- $\alpha$  jest obliczany na podstawie następującego wzoru:

$$\alpha = \frac{\sum l_e}{L}$$

gdzie:

- $l_e$  jest efektywną długością nadbudówki (w m), a
- $L$  jest długością statku (w m), jak określono w pkt 12.02.1,
- $Se_1$  i  $Se_2$  są odpowiednio przednim i tylnym wzniosem (w mm),
- $\beta_1$  i  $\beta_2$  są odpowiednio współczynnikami wpływu przedniego i tylnego wzniosu, wynikającego z występowania nadbudówek na krańcach statku,
- $\beta_1$  jest obliczany na podstawie następującego wzoru:

$$\beta_1 = 1 - \frac{3le_1}{L}$$

gdzie:

- $\beta_2$  jest obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$\beta_2 = 1 - \frac{3le_2}{L}$$

W tych wzorach:

- $le_1$  jest efektywną długością nadbudówki przedniej (w m), a
- $le_2$  jest efektywną długością nadbudówki tylnej (w m).

Jednakże długość nadbudówki jest brana pod uwagę jedynie, gdy jest ona zlokalizowana w przedniej lub tylnej ćwiartce długości statku.

3. Efektywny wznios pokładu jest obliczany na podstawie następującego wzoru:

$$Se = p S$$

gdzie:

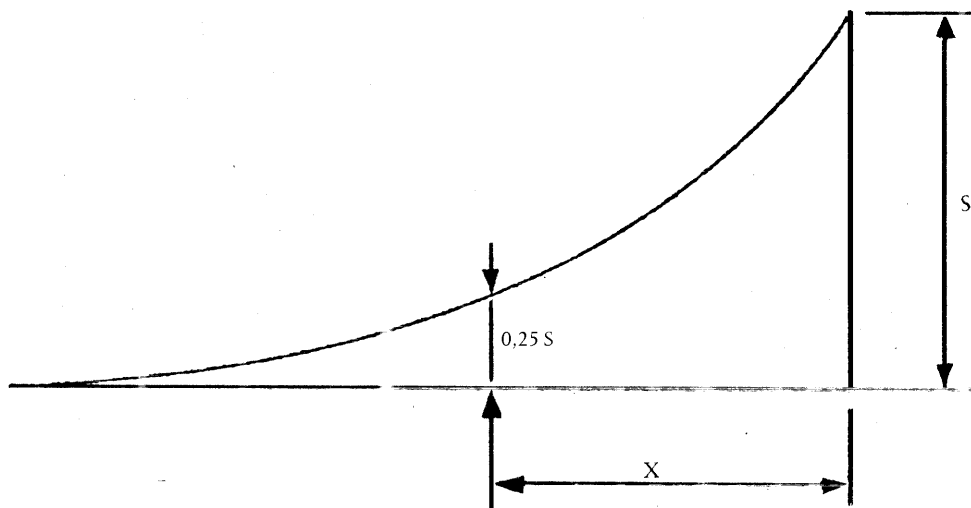
- $S$  jest rzeczywistym wzniosem na danym krańcu (w mm),
- $S$  przedni można przyjąć, że nie przekracza 1 000 mm,

- S tylny nie można przyjąć, że przekracza 500 mm, i
- p jest współczynnikiem przyjętym z tabeli z wiersza ze współczynnikiem  $\frac{X}{L}$ :

$\frac{X}{L}$	0,25 i powyżej	0,20	0,15	0,10	0,05	0
p	1	0,8	0,6	0,4	0,2	0

Dla pośrednich wartości stosunku  $\frac{X}{L}$  współczynnik p jest otrzymywany w drodze interpolacji liniowej.

X jest odciętą mierzoną od punktu, gdzie wznios równa się 0,25 S (zobacz poniższy wykres).



Jeżeli  $\beta_2 Se_2$  przewyższa  $\beta_1 Se_1$ , wartość  $\beta_1 Se_1$  przyjmuje się jako wartość  $\beta_2 Se_2$ .

4. Efektywną długość nadbudówki oblicza się na podstawie następującego wzoru:

$$l_e = l \left( 2,5 \frac{b}{B} - 1,5 \right) \frac{h}{0,6 \times 0,6}$$

gdzie:

- l jest rzeczywistą długością danej nadbudówki (w m),
- b jest szerokością danej nadbudówki (w m),
- B jest szerokością statku, jak określono w pkt 12.02.1 (w m),

(jednakże dla  $l_1$  i  $l_2$  powinno stosować się szerokość statku w środkowym punkcie danej nadbudówki),

- h jest wysokością danej nadbudówki (w m),

(jednakże dla luków h otrzymuje się poprzez pomniejszenie wysokości zrębny o połowę bezpiecznej odległości, o której mowa w pkt 12.02.2).

W żadnym przypadku do h nie może być przypisana wartość przewyższająca  $0,6 \times 0,6$  m (tzn. 0,36 m).

Jeżeli  $\frac{b}{B}$  jest mniejsza niż 0,6, musi zostać przyjęte, że wartość w nawiasach jest zero (tzn. należy przyjąć, że wysokość nadbudówki wynosi zero).

#### 12.02.4. Minimalna wolna burta

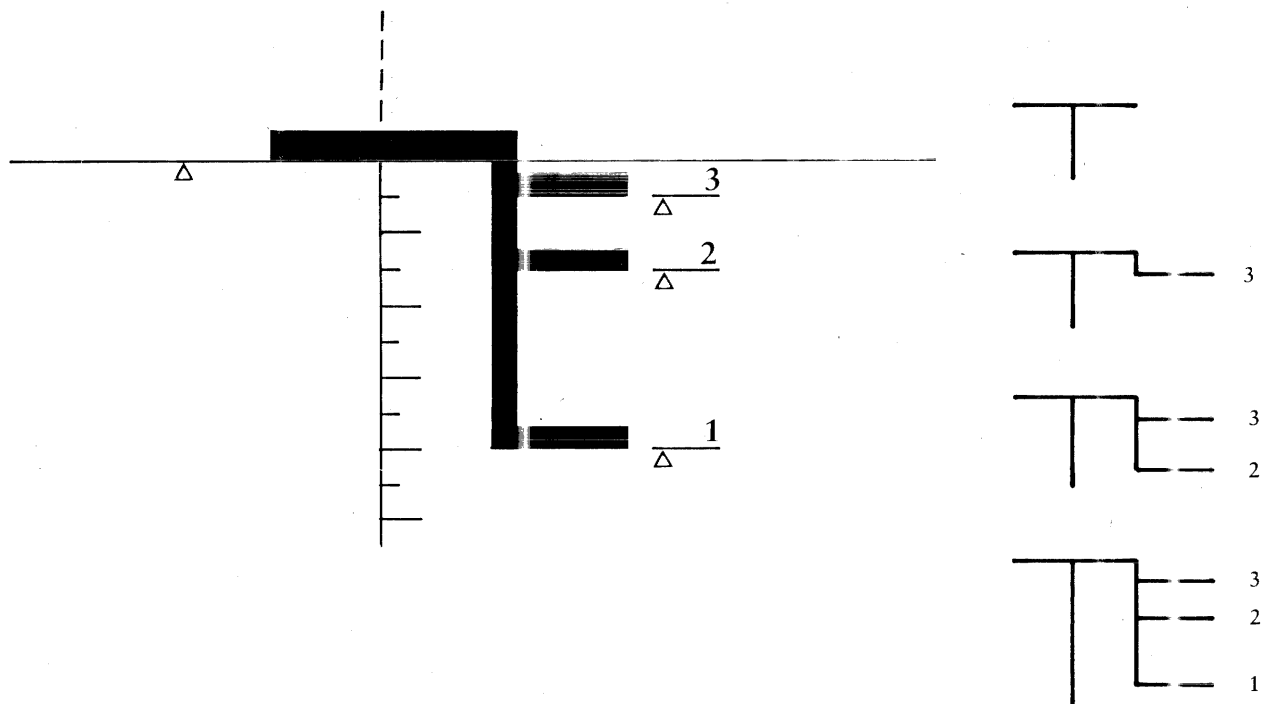
Uwzględniając pomieszczenia, określone w pkt 12.02.3, minimalna wolna burta nie może być mniejsza niż 50 mm.

Jednak właściwe organy mogą ustalić mniejszą wolną burtę, jeżeli zagwarantowane jest, że załoga może poruszać się bez zagrożenia na całej długości statku w celu wykonywania pracy.





Rys. 2



12.04. **Specjalne przepisy dla statków zaprojektowanych do łączenia w zestawy pchane, ciągnione lub sprzężone**

12.04.1. Pchacze muszą być wyposażone w napędzane windy kotwiczne.

12.04.2. *Statki zdolne do holowania*

Statki do holowania muszą spełniać następujące wymagania:

- a) długość statków nie może przekraczać 86 m; wyjątkowo właściwa lokalna władza może zezwolić statkom o długości przekraczającej 86 m na holowanie w dół rzeki, jeżeli są spełnione pewne określone warunki. To samo dotyczy pchaczy przeznaczonych do pchania zestawów  $86 \times 12$  m i więcej;
- b) jeżeli istnieje ryzyko zaplątania o rufę statku kabli holowniczych, należy zainstalować poręcze holownicze.

## ROZDZIAŁ 13

### ODSTĘPSTWA DLA STATKÓW W EKSPLOATACJI

13.01. Statki będące już w eksploatacji w dniu lub zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 1985 r., których budowa i wyposażenie nie w pełni spełniają przepisy niniejszej dyrektywy, muszą być dostosowane do nich w ciągu roku od dnia pierwszej kontroli technicznej przewidzianej art. 8 ust. 2 dyrektywy, z wyjątkiem przepisów tabeli 1 poniżej, do których stosują się następujące warunki:

- a) wymagania określone w pierwszej kolumnie tabeli muszą być wprowadzone w ciągu pięciu lat od dnia pierwszej kontroli zgodnie z art. 8 dyrektywy;
- b) wymagania w drugiej kolumnie nie stosują się do statków będących już w eksploatacji, jeżeli bezpieczeństwo statku i załogi są zapewnione w inny odpowiedni sposób;

- c) odstępstwa, określone w pkt 13.01 lit. a) i 13.01 lit. b), nie stosują się do części zmienionych lub zastąpionych;
  - d) jeżeli nie jest możliwe wprowadzenie wymagań w pkt 13.01, 13.01 lit. a) (po upływie okresu przejściowego) i 13.01 lit. c) lub spowoduje to nieuzasadniony wydatek, organ odpowiedzialny za wydanie świadectwa może zgodzić się na odstępstwa;
  - e) istotne dane szczegółowe wszystkich przyznanych odstępstw zgodnie z pkt 13.01 lit. a) muszą być umieszczone w świadectwie podczas pierwszej kontroli po wejściu w życie niniejszej dyrektywy; odstępstwa zgodnie z pkt 13.01 lit. d) muszą wejść w życie po ich udzieleniu.
- 13.02. Statki już zatwierdzone do sterowania radarowego przez jedną osobę mają pięć lat na realizację wymagań rozdziału 9. Statki ubiegające się o takie zatwierdzenie w pierwszym okresie powinny spełnić wymagania rozdziału 9 przed otrzymaniem zgody.
- 13.03. Statki, które 1 stycznia 1985 r. mają na stałe zainstalowane urządzenia do gaszenia pożaru stosujące CO<sub>2</sub> jako środek gaśniczy, mogą zachować te urządzenia, jeżeli spełnią następujące warunki:

CO<sub>2</sub> jest dopuszczalne jako środek gaśniczy w urządzeniach zainstalowanych na stałe zgodnie z następującymi warunkami:

- a) urządzenia z CO<sub>2</sub> mogą być stosowane tylko w maszynowniach, kotłowniach i pompowniach;
- b) wszystkie na stałe zainstalowane urządzenia z CO<sub>2</sub> muszą być wyposażone w alarm, którego sygnał jest wyraźnie słyszalny we wszystkich obszarach przewidzianych do wypełnienia CO<sub>2</sub> nawet powyżej najwyższego możliwego poziomu wewnętrznego wytwarzanego w trakcie działania — jeżeli obszary te mogą być ewakuowane poprzez innych słyszalnych sygnałów ostrzegawczych na pokładzie.

Sygnały alarmowe urządzeń z CO<sub>2</sub> muszą być również wyraźnie słyszalne w sąsiednich obszarach — poprzez zamknięte szyby luków komunikacyjnych i powyżej najwyższego możliwego poziomu hałasu wewnętrznego wytwarzanego w trakcie działania — jeżeli obszary te mogą być ewakuowane poprzez luk, który jest przewidziany do wypełnienia CO<sub>2</sub>.

Następujące informacje, czerwonymi literami na białym tle, w języku duńskim, francuskim i niemieckim i w języku(-ach) Państw Członkowskich, w których pływa statek, muszą zostać umieszczone w odpowiednim miejscu przy wejściu i wyjściu z każdego obszaru, który ma być wypełniony CO<sub>2</sub>:

„Opuścić ten obszar natychmiast, kiedy zabrmi sygnał ostrzegawczy CO<sub>2</sub> (opis sygnału) - niebezpieczeństwo uduszenia.”

- c) Wyraźna do odczytania i trwale oznaczona instrukcja użytkownika w języku duńskim, francuskim i niemieckim i w języku(-ach) Państwa Członkowskiego, w którym statek pływa, musi być umieszczona blisko wszystkich urządzeń do włączania systemów gaśniczych CO<sub>2</sub>;

Rury kończące się w tych obszarach, które mogą zostać uszkodzone przez CO<sub>2</sub>, muszą zostać wyposażone w urządzenia zamykające.

Urządzenie ostrzegawcze wymagane zgodnie z lit. b) musi być automatycznie włączane przez uruchomienie systemu gaszenia;

- d) zbiorniki CO<sub>2</sub> muszą być zainstalowane w obszarze gazoszczelnym, oddzielnym od innych obszarów.

Obszar ten powinien być bezpośrednio dostępny tylko z zewnątrz oraz musi mieć odpowiedni i niezależny system wentylacyjny, całkowicie oddzielony od wszystkich innych systemów wentylacyjnych na statku.

Temperatura w tym obszarze nie może przekroczyć 60 °C.

Wszystkie zbiorniki pod ciśnieniem muszą mieć napis „CO<sub>2</sub>” w kolorze białym na czerwonym tle. Litery muszą mieć przynajmniej 6 cm wysokości;

- e) zbiorniki CO<sub>2</sub>, armatura i instalacje rurowe pod ciśnieniem powinny spełniać wymagania obowiązujące w Państwie Członkowskim, które wydało świadectwo. Powinny posiadać oficjalną pieczęć, zaświadczałą o dopuszczeniu zgodnie z przepisowymi badaniami,
- f) alarm, określony w lit. b) powyżej musi być kontrolowany przynajmniej raz na 12 miesięcy,

Systemy przeciwpożarowe muszą być kontrolowane przynajmniej raz na dwa lata. Kontrola ta musi obejmować przynajmniej:

- kontrolę zewnętrzną całego systemu,
- funkcjonalne próby instalacji rurowej i wylotu dysz,
- funkcjonalne próby mechanizmu spustowego,
- kontrolę zasilania CO<sub>2</sub> w każdym zbiorniku roboczym;

- g) świadectwa kontroli podpisane przez inspektorów muszą znajdować się na statku. Świadectwa te muszą wymieniać przynajmniej powyższe kontrole, otrzymane wyniki i dzień kontroli;
- h) jeżeli statek jest wyposażony w jeden lub więcej systemów gaśniczych CO<sub>2</sub>, które zostały sprawdzone, świadectwo wydane dla statku musi być zatwierdzone zgodnie z pozycją nr 18:

„...(liczba) stały system gaszenia CO<sub>2</sub>. Wymagane świadectwa muszą znajdować się na statku.”

- 13.04 Przepisy rozdziału 11 stosują się tylko do statków określonych w art. 8 ust. 1 dyrektywy. Jednak z przyczyn bezpieczeństwa, przepisy pkt 11.01.1, 11.01.3, 11.01.4 i w ustalonym okresie przepisy z tabeli 2 niniejszego rozdziału stosują się również do statków określonych w pkt 13.01.
- 13.05. Na statkach z pokładami bocznymi o szerokości mniejszej niż 0,50 m, poręcze w formie naprężonego kabła wzdłuż nadbrzeża lub poręcze wzdłuż zrębnic luku mogą być zastąpione barierkami.

TABELA 1

Odstępstwo	Wymagania stosujące się do statków w eksploatacji na przestrzeni pięciu lat od daty pierwszej kontroli		Wymagania niestosujące się do statków w eksploatacji						
	Rozdział	Punkt	Podpunkt	Punkt	Podpunkt				
2. Wymagania dotyczące budowy statku	2.03 2.04 2.05 2.06	2, 3 1, 2, 3, 4, 5 1, 2, 3 3, 5, 6	2.02   2.06	3, 6, 7   2, 7					
					3. Urządzenie sterownicze i sterówka	3.01	2	3.02	1
						3.03	2	3.03	
						3.04	1, 2, 3		
						3.05	1, 2		
3.06	1, 2								
3.08	1, 2, 3, 4								
3.09	1, 2								
3.10									
3.11									
3.12									
3.13	2, 3, 4, 5								
3.14									
3.15		3.15							
3.16	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	3.17							
4. Wolna burta, odległość bezpieczna, skala zanurzenia	4.05	1, 2, 3							
5. Maszyny	5.02  5.05 5.06	2, 3  2, 3, 4, 5, 6 8	5.01	3					
			5.03	2/odwrotność					
			5.04	1, 2, 3, 4					
			5.05	7, 8					
			5.06	2, 3, 4, 5, 6, 7					
			5.08	1, 2					
5.09	2								
6. Instalacja elektryczna	6.03  6.05 6.06  6.08 6.09  6.11	1, 2, 3, 4  1, 2, 5, 6, 7, 8 1, 2, 3, 4, 5  1, 2 1, 2, 3, 4	6.01	2, 3					
			6.02	1, 2					
			6.04	1, 2					
			6.05	3					
			6.07	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9					
			6.09	3					
			6.10	1, 2, 3					
			6.12	1, 2, 3					
			7. Wyposażenie	7.03 7.04	6 1, 2	7.03	5		
						7.04	3, 4		
						7.05	2, 3, 5		
8. Instalacje skroplonego gazu do użytku wewnętrznego	Cały rozdział z wyłączeniem punktu 8.15	Trzy lata zamiast pięciu							
12. Przepisy odnoszące się do wymagań technicznych dodatkowych w stosunku do wymagań technicznych strefy 4, odnoszące się do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych strefy 3			12.02	2, 3, 4					
			12.03						

TABELA 2

Odstępstwo	Wymagania stosowane do statków w eksploatacji na przestrzeni pięciu lat od daty pierwszej kontroli		Wymagania stosowane do statków w eksploatacji na przestrzeni jednego roku od daty pierwszej kontroli	
	Punkt	Podpunkt	Punkt	Podpunkt
11. Bezpieczeństwo i zdrowie w pomieszczeniach mieszkalnych i na stanowiskach pracy	11.01	2		
	11.02	5		
	11.05	2		
	11.12	5, 6, 7	11.08	3
	11.13	1, 2, 3, 4	11.12	8
	11.16	1, 2	11.14	1, 3, 4
	11.17	2	11.17	3 a)
	11.18	1, 2, 4		
	11.20	2, 3		
			11.21	2

## ROZDZIAŁ 14

## PROCEDURA

14.01. **Wniosek o przeprowadzenie kontroli**

Do organów wydających świadectwo należy określić procedurę stosowaną do wniosku o przeprowadzenie kontroli i zadecydowanie o miejscu i dniu kontroli. Procedura ta powinna być taka, aby kontrola mogła mieć miejsce w ciągu rozsądnego okresu od przedstawienia wniosku.

14.02. **Przedstawienie statku do kontroli**

14.02.1. Właściciel lub jego przedstawiciel musi przedstawić do kontroli statek niezaladowany, czysty i wyposażony; wymaga się od niego udzielenia pomocy niezbędnej do przeprowadzenia kontroli, np. dostarczenia odpowiedniej łodzi, udostępnienia personelu i ułatwienia badania części kadłuba lub instalacji, które nie są bezpośrednio dostępne lub widzialne.

14.02.2. Jeżeli istnieją specjalne powody, organy mogą również zażądać:

- a) kontroli statku poza wodą;
- b) prób operacyjnych;
- c) dowodu obliczenia siły holownika;
- d) dowodu obliczenia stabilności, w miarę potrzeby na podstawie próby pochylenia.

14.03. **Koszty**

Jeżeli właściciel statku lub jego przedstawiciel są zobowiązani do poniesienia kosztów wynikłych z kontroli i wydania świadectwa, zgodnie ze szczegółowym wykazem, który określa każde Państwo Członkowskie, nie może wystąpić dyskryminacja z powodu kraju rejestracji, państwowości lub miejsca siedziby właściciela.

14.04. **Informacje**

Osoby mogące wykazać, że są upoważnione do zapoznania się z zawartością świadectwa dotyczącego statku, mogą otrzymać informacje od organów wydających świadectwo i mogą na swój własny koszt otrzymać stosownie oznaczone odpisy lub uwierzytelnione kopie świadectwa.

14.05. **Rejestr świadectw wspólnotowych**

14.05.1. Organy wydające świadectwa muszą każdemu z nich przyznać numer seryjny i wpisać go do rejestru.

14.05.2. Organy wydające świadectwa muszą przechowywać kopię wszystkich świadectw, które wydały oraz wpisać wszelkie zatwierdzenia, zmiany, odwołania i zamiany świadectw.

#### 14.06. **Wypełnianie świadectw wspólnotowych**

1. Certyfikaty powinny być wypełnione na maszynie lub ręcznie drukowanymi literami. Należy używać czarnego lub niebieskiego atramentu.
2. Dane szczegółowe w przypisach powinny być skreślone, o ile to konieczne, kolorem czarnym lub niebieskim.
3. Jeżeli nie stosuje się wpisu, należy skreślić kropkowaną linię za pomocą linii ciągłej poziomej czarnej lub niebieskiej.
4. Wpisy, które powinny być zmienione, należy skreślić na czerwono. Wpisy skreślone na czarno i niebiesko powinny być podkreślone na czerwono.
5. Nowe wpisy, na czarno lub niebiesko, powinny być umieszczone w pozycji nr 23 świadectwa.

#### 14.07. **Komentarze do różnych punktów świadectwa**

2. Wskazując rodzaj statku należy, o ile to możliwe, stosować terminy określone w rozdziale 1. Należy również podać odnośniki do tych terminów (np. „tvg odnośnik 1 lit. e”).
3. Numerem urzędowym jest ten, który został przydzielony na mocy przepisów dla żeglugi na Renie i Mosselle lub numer przewidziany przepisami krajowymi, jeżeli został przydzielony.
4. Ważny adres pocztowy właściciela.

15 i 17. Jeżeli organ wydaje świadectwo tylko na niektóre strefy, inne pola muszą być skreślone. Posiadacz takiego świadectwa może później ubiegać się o dodatkowe świadectwo, które jest ważne na inne strefy lub o zmianę świadectwa.

15. Informacje podane w świadectwie wzorcowania; dwa miejsca po przecinku.

16. Podać tylko masę, długość i efektywne obciążenie niszczące. Informacje podane w kolumnie powinny odnosić się do kotwic i łańcuchów, które były na statku w trakcie przeprowadzania kontroli.

20. Wykaz może zostać uzupełniony informacjami dotyczącymi sprzętu i urządzeń zgodnie z przepisami krajowymi.

Liczba pozycji musi zostać podana, ale podanie rodzaju jest fakultatywne.

21. Podać stałe i tymczasowe wymagania ze wskazaniem odnośnych artykułów i terminu.

Specjalne przepisy lub warunki dotyczące działania, ładowania itd. mogą być również wymienione w tym tytule. Można tu wspomnieć o świadectwie na przewóz niebezpiecznych substancji.

22-25. W miarę potrzeby mogą być dodane specjalne strony na dalsze informacje. Muszą być one ponumerowane 5a, 5b, 6a, 6b itd. Strony oryginalne należy pozostawić w świadectwie.

Strona 10 i w miarę potrzeby strony 10a i 10b itd. są przeznaczone na krajowe świadectwa zatwierdzenia, deklaracje i/lub pozwolenia.

Świadectwo powinno być przechowywane w trwałej okładce. Jeżeli nie jest ona przezroczysta, tytuł świadectwa powinien być odtworzony na okładce (tzn. przynajmniej pierwsza strona świadectwa pod „nazwą statku”).

## ZAŁĄCZNIK III

## WZÓR ŚWIADECTWA WSPÓLNOTOWEGO DLA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(Artykuł 3 dyrektywy)

Świadectwo nr .....

Strona 1

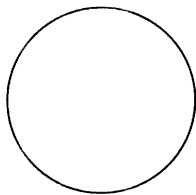
ŚWIADECTWO WSPÓLNOTOWE DLA STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PO ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH  
WODNYCH

(Miejsce na godło państwa)

## NAZWA PAŃSTWA

Nazwa i adres właściwego organu wystawiającej świadectwo

1. Nazwa statku .....
2. Rodzaj statku ..... Kod .....
3. Urzędowy numer (jeżeli istnieje) .....
4. Nazwa i siedziba armatora .....
- .....
5. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny .....
6. Państwo rejestracji i/lub port macierzysty <sup>(1)</sup> .....
7. Rok budowy .....
8. Nazwa i siedziba stoczni .....
- .....
9. Niniejsze świadectwo zastępuje świadectwo nr .....
- wydane dnia ..... przez .....
- .....
10. Ważność niniejszego świadectwa upływa z dniem .....
11. Wystawiono w ..... dnia .....
- 12.

..... <sup>(2)</sup>

.....

(Podpis)

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.<sup>(2)</sup> Podać nazwę organu wystawiającego świadectwo.

Strona 2

Świadectwo nr .....

13. W następstwie kontroli przeprowadzonej w dniu <sup>(1)</sup> .....

i po przedstawieniu świadectwa wydanego w dniu .....

przez <sup>(1)</sup> .....

statek wymieniony w niniejszym świadectwie jest uznany zdolnym do pływania:

— po wspólnotowych drogach wodnych w strefie(ach) <sup>(1)</sup> .....— po drogach wodnych w strefie(ach) <sup>(1)</sup> .....

w .....

(Nazwy Państw Członkowskich <sup>(1)</sup>)

z wyłączeniem .....

— po następujących drogach wodnych w .....

.....

.....

(Nazwy Państw Członkowskich <sup>(1)</sup>)14. Statek wymieniony w niniejszym świadectwie jest zdolny <sup>(1)</sup> do:

— holowania pod prąd i z prądem wody

— holowania jedynie pod prąd wody

— holowania jako pomocniczy statek holowniczy

— napędzania zestawów sprzężonych

— pchania — holowania

— bycia holowanym

— bycia napędzanym w zestawie sprzężonym

— bycia pchanym — holowanym

— bycia sterowanym radarowo przez jedną osobę

15. GŁÓWNA CHARAKTERYSTYKA STATKU

Długość całkowita ..... m

Szerokość całkowita ..... m

Ilość ładowni oddzielonych stałymi grodziami .....

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.



Świadectwo nr .....

Strona 3

Całkowita moc znamionowana głównych środków napędowych ..... kW/CH

Nośność ..... tony

Świadectwo skalowania nr ..... z dnia .....

Urząd skalujący .....

		Strefa i/lub drogi wodne <sup>(1)</sup>				
		4	3	2	1	
Wolna burta (cm)	z ładunkami zamkniętymi					
	z ładunkami otwartymi					

## 16. KOTWICE I ŁAŃCUCHY KOTWICZNE

NB: Dane odnoszące się do kotwic są podane jedynie dla celów informacyjnych.

Ilość kotwic dziobowych	
Masa całkowita kotwic dziobowych (kg)	
Ilość kotwic rufowych	
Masa całkowita kotwic rufowych (kg)	
Ilość całkowita łańcuchów kotwicznych	
Długość każdego łańcucha	
Obciążenie zrywające (kg)	
Ilość rufowych łańcuchów kotwicznych	
Długość każdego łańcucha	
Obciążenie zrywające (kg)	

## 17. SPRZĘT RATUNKOWY

	Strefy <sup>(1)</sup>			
	4	3	2	1
Ilość łodzi ratunkowych każda o pojemności ..... osób				
Ilość tratw ratunkowych każda o pojemności ..... osób				
Ilość kamizelek ratunkowych				
Ilość kół ratunkowych				
Ilość boi ratunkowych				

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

Strona 4

Świadectwo nr .....

## 18. SPRZĘT PRZECIWPOŻAROWY

Ilość gaśnic przeciwpożarowych .....

Ilość stałych instalacji przeciwpożarowych .....

Czynnik gaśniczy .....

Pozostałe instalacje .....

.....

## 19. URZĄDZENIA POMPUJĄCE

Ilość pomp z napędami mechanicznymi ..... Wydajność całkowita <sup>(1)</sup> .....Ilość pomp ręcznych ..... Wydajność całkowita <sup>(1)</sup> .....

## 20. POZOSTAŁY SPRZĘT

Światła sygnalizacyjne .....

Awaryjne światła sygnalizacyjne .....

Kable i liny .....

.....

Maty zderzeniowe .....

Megafony .....

Pręty do sondowania .....

Zestaw pierwszej pomocy .....

Środki ratowania ludzi za burtą .....

Pojemnik na zaoliwione szmaty .....

Trap lub drabina do wchodzenia na statek .....

.....

.....

## 21. DOZWOLONE ODSTĘPSTWA ORAZ PRZEPISY LUB WARUNKI SPECJALNE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

<sup>(1)</sup> Podać jednostkę miary.

Świadectwo nr .....

Strona 5

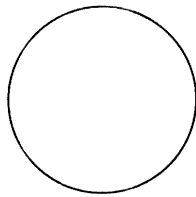
.....  
 .....  
 .....  
 .....

Jeżeli statek jest zmodyfikowany, przebudowany lub przechodzi poważną naprawę, armator musi niezwłocznie powiadomić o tym właściwe organy.

## 22. PRZEDŁUŻENIE/ODNOWIENIE ŚWIADECTWA

- ..... (1)  
 skontrolował statek ..... w dniu ..... (2)  
 — Zezwolenie z dnia ..... wydane przez zatwierdzone towarzystwo  
 ..... (2)  
 zostało przedstawione właściwemu organowi (2).

W świetle wyników kontroli/zezwolenia (2), okres ważności świadectwa nr .....  
 zostaje przedłużony/odnowiony (2) do dnia .....

.....  
(Miejsce).....  
(Data)

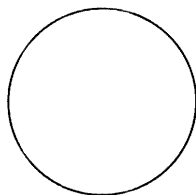
..... (3)

.....  
(Podpis)

## 22. PRZEDŁUŻENIE/ODNOWIENIE ŚWIADECTWA

- ..... (1)  
 skontrolował statek ..... w dniu ..... (2)  
 — Zezwolenie z dnia ..... wydane przez zatwierdzone towarzystwo .....  
 klasyfikacyjne ..... (2)  
 zostało przedstawione właściwemu organowi (2)

W świetle wyników kontroli/zezwolenia (2) okres ważności świadectwa nr .....  
 zostaje przedłużony/odnowiony (2) do dnia .....

.....  
(Miejsce).....  
(Data)

..... (1)

.....  
(Podpis)

(1) Nazwa organu, który kontrolował statek.

(2) Niepotrzebne skreślić.

(3) Nazwa organu przedłużającego/odnawiającego świadectwo.

Strona 6

Świadcstwo nr .....

23. ZMIANA ŚWIADECTWA NR .....

Zmiana(y) w punkcie(ach): .....

Nowy tekst: .....

.....

.....

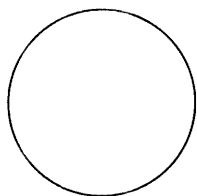
.....

.....

.....

(Miejsce)

(Data)



..... (1)

.....

(Podpis)

23. ZMIANA W ŚWIADECTWIE NR .....

Zmiana(y) w punkcie(ach): .....

Nowy tekst: .....

.....

.....

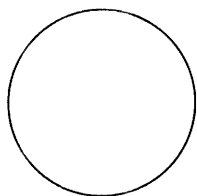
.....

.....

.....

(Miejsce)

(Data)



..... (1)

.....

(Podpis)

(1) Nazwa organu zmieniającego świadcstwo.

Świadectwo nr .....

Strona 7

## 23. ZMIANA W ŚWIADECTWIE NR .....

Zmiana(y) w punkcie(ach): .....

Nowy tekst: .....

.....

.....

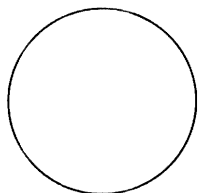
.....

.....

.....

(Miejsce)

(Data)



..... (1)

.....

(Podpis)

## 24. ZEZWOLENIE DOTYCZĄCE SKROPLONEGO GAZU

Instalacja(e) skroplonego gazu na statku .....

.....

została(y) skontrolowana(e) przez upoważnionego urzędowego inspektora (2) .....

.....

i, uwzględniając zezwolenia nr ..... z dnia ..... (2)

spełnia(ją) ustanowione warunki.

Instalacja(e) obejmuje(ą) aparaturę do następujących celów:

Instalacja	Nr seryjny	Odmiana	Produkcja	Typ	Usytuowanie

(1) Nazwa organu zmieniającego świadectwo.

(2) Niepotrzebne skreślić.

Strona 8

Świadectwo nr .....

Niniejsze zezwolenie jest ważne do .....

.....

(Miejsce)

.....

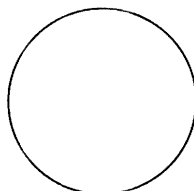
(Data)

Upoważniony urzędowy inspektor

.....

.....

(Podpis)



..... (1)

.....

(Podpis)

## 25. PRZEDŁUŻENIE ZEZWOLENIA DOTYCZĄCEGO INSTALACJI SKROPLONEGO GAZU

Okres objęty niniejszym zezwoleniem dotyczącym instalacji skroplonego gazu na statku

.....

z dnia .....

zostaje przedłużony do dnia .....

— następująca kontrola dokonana przez upoważnionego urzędowego inspektora (2) .....

.....

— po przedstawieniu zezwolenia nr ..... z dnia ..... (2)

.....

(Miejsce)

.....

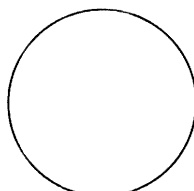
(Data)

Upoważniony urzędowy inspektor

.....

.....

(Podpis)



..... (1)

.....

(Podpis)

## 25. PRZEDŁUŻENIE ZEZWOLENIA DOTYCZĄCEGO INSTALACJI SKROPLONEGO GAZU

Okres objęty niniejszym zezwoleniem dotyczącym instalacji skroplonego gazu na statku

.....

z dnia .....

zostaje przedłużony do dnia .....

— następująca kontrola dokonana przez upoważnionego urzędowego inspektora (2) .....

.....

(1) Nazwa organu wystawiającego świadectwo.

(2) Niepotrzebne skreślić.

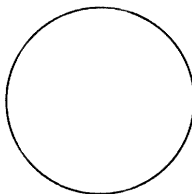
Świadectwo nr .....

Strona 9

— po przedstawieniu zezwolenia nr ..... z dnia ..... <sup>(1)</sup>.....  
(Miejsce).....  
(Data)

Upoważniony urzędowy inspektor

.....

..... <sup>(2)</sup>.....  
(Podpis).....  
(Podpis)

.....  
<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

<sup>(2)</sup> Nazwa organu wystawiającego świadectwo.

Strona 10

Świadcstwo nr .....

26. Specjalna strona(y) na krajowe świadectwa zatwierdzenia, deklaracje i/lub zezwolenia.



## ZAŁĄCZNIK IV

## WZÓR DODATKOWEGO ŚWIADECTWA WSPÓLNOTOWEGO DLA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(Artykuł 4 dyrektywy)

Załącznik do świadectwa kontroli dla żeglugi na Renie nr .....

Strona 1

## DODATKOWE ŚWIADECTWO WSPÓLNOTOWE DLA STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

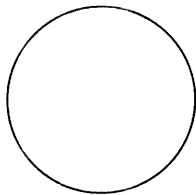
(Miejsce na godło państwa)

## NAZWA PAŃSTWA

Nazwa i adres właściwego organu wystawiającego dodatkowe świadectwo

1. Nazwa statku .....
2. Urzędowy numer .....
3. Miejsce rejestracji i numer rejestracyjny .....
4. Miejsce rejestracji i/lub port macierzysty <sup>(1)</sup> .....
5. Uwzględniając świadectwo kontroli dla żeglugi na Renie nr .....  
z dnia ..... ważne do dnia .....
6. Uwzględniając wyniki kontroli .....  
..... w dniu .....
7. Wyżej wymieniony statek zostaje uznany zdolnym do pływania po wspólnotowych drogach wod-  
nych stref .....  
.....
8. Niniejsze dodatkowe świadectwo traci ważność w dniu .....
9. Wystawione w ..... dnia .....

10.

..... <sup>(1)</sup>.....  
(Podpis)

.....  
<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

Strona 2

Załącznik do świadectwa kontroli dla żeglugi na Renie nr .....

11.

		Statek i/lub droga wodna <sup>(1)</sup>				
		4	3	2	1	
Wolna burta (cm)	z ładunkami zamkniętymi					
	z ładunkami otwartymi					

12. Odstępstwa od świadectwa kontroli dla żeglugi na Renie

.....

.....

.....

.....

.....

.....

13. Nie stosuje się wpisów dotyczących liczby członków załogi w świadectwie kontroli dla żeglugi na Renie.

14. Uwzględniając świadectwo kontroli dla żeglugi na Renie nr .....

z dnia ..... ważne do dnia .....

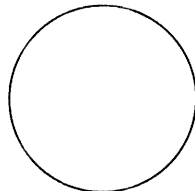
Uwzględniając wyniki kontroli .....

..... w dniu .....

Niniejsze świadectwo zostaje przedłużone/odnowione <sup>(1)</sup> do dnia .....

(Miejsce)

(Data)

..... <sup>(1)</sup>

.....

(Podpis)

<sup>(1)</sup> Niepotrzebne skreślić.