

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## DYREKTYWY

## DYREKTYWA KOMISJI 2012/48/UE

z dnia 10 grudnia 2012 r.

zmieniająca załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żegluga śródlądowej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żegluga śródlądowej i uchylającą dyrektywę Rady 82/714/EWG<sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 20 ust. 1 akapit pierwszy zdanie pierwsze,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2006/87/WE w grudniu 2006 r., w Przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie uzgodniono zmiany na mocy art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie odpowiednich zmian do dyrektywy 2006/87/WE.
- (2) Należy dopilnować, aby wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej oraz świadectwo statku dostarczone zgodnie z Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie były wydawane na podstawie wymagań technicznych gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa.
- (3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji oraz zróżnicowanych poziomów bezpieczeństwa, zmiany w dyrektywie 2006/87/WE powinny wejść w życie możliwie jak najszybciej.
- (4) Po przyjęciu decyzji Komisji wykonawczych 2012/64/UE<sup>(2)</sup>, 2012/65/UE<sup>(3)</sup> oraz 2012/66/UE<sup>(4)</sup> w sprawie uznania trzech instytucji klasyfikacyjnych

zgodnie z art. 10 dyrektywy 2006/87/WE należy wprowadzić niezbędne zmiany w załączniku VII do dyrektywy 2006/87/WE.

- (5) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żegluga śródlądową<sup>(5)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Artykuł 1

W dyrektywie 2006/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku II do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy;
- 2) w załączniku VII do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy;
- 3) w załączniku IX do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 2

Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/87/WE, wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w dniu 1 grudnia 2013 r. Państwa te niezwłocznie informują o tym Komisję.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 6.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 7.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 8.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

*Artykuł 3*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/87/WE.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 grudnia 2012 r.

*W imieniu Komisji*  
José Manuel BARROSO  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku II do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1.01 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 97, 97a i 97b otrzymują brzmienie:

„97) »instytucja klasyfikacyjna«: instytucja klasyfikacyjna, która została uznana zgodnie z kryteriami i procedurami określonymi w załączniku VII;

97a) »światła nawigacyjne«: światło lamp sygnalizacyjnych służące wskazywaniu statków;

97b) »sygnały świetlne«: światło używane jako uzupełnienie sygnałów wizualnych lub dźwiękowych;”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„106) »ekspert«: osoba uznana przez właściwy organ lub przez upoważnioną instytucję, dysponująca specjalistyczną wiedzą w danej dziedzinie w oparciu o swoje wykształcenie i doświadczenie zawodowe, znająca biegle stosowne zasady i przepisy wykonawcze oraz ogólnie przyjęte przepisy techniczne (np. normy EN, odnośne prawodawstwo, przepisy techniczne innych państw członkowskich Unii Europejskiej) i będąca w stanie przeprowadzić kontrolę odpowiednich systemów i sprzętu oraz przedstawić stosowną ekspertyzę;

107) »kompetentna osoba«: osoba, która zdobyła dostateczną wiedzę w danej dziedzinie w oparciu o swoje wykształcenie i doświadczenie zawodowe i która zna stosowne zasady i przepisy wykonawcze oraz ogólnie przyjęte przepisy techniczne (np. normy EN, odnośne prawodawstwo, przepisy techniczne innych państw członkowskich Unii Europejskiej) w stopniu wystarczającym do dokonania oceny bezpieczeństwa eksploatacyjnego odpowiednich systemów i sprzętu.”;

2) art. 2.01 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) ekspert ds. nautyki posiadający patent żeglarski kapitana żeglugi śródlądowej, upoważniający posiadacza do prowadzenia statku, który ma zostać poddany inspekcji.”;

3) art. 3.02 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku inspekcji, o której mowa w art. 2.09, minimalna grubość płyt dennych, żezowych i burtowych poszycia statków wykonanych ze stali nie może być mniejsza niż wyższa z wartości wyliczonych na podstawie następujących wzorów:”;

4) nagłówek art. 6.09 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6.09

**Odbiór”;**

5) art. 7.05 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Światła nawigacyjne, ich obudowy i osprzęt muszą być opatrzone oznaczeniem dopuszczenia przewidzianym w dyrektywie Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków. (\*);

(\*) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.”

6) art. 7.06 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu muszą spełniać wymogi określone w części I i części II załącznika IX. Zgodność z tymi wymogami musi być oznaczona za pomocą dopuszczenia wydanego przez właściwy organ. System obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (zwany dalej ECDIS – ang. *Electronic Chart Display Information System*) używany w trybie nawigacyjnym uznaje się za radarowy sprzęt nawigacyjny.

Należy spełniać wymogi dotyczące instalacji i kontroli funkcji nawigacyjnych systemów radarowych oraz wskaźników skrętu stosowanych na statkach żeglugi śródlądowej, określone w części III załącznika IX.

Komisja Europejska publikuje rejestr radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu dopuszczonych zgodnie z załącznikiem IX lub na podstawie dopuszczeń uznanych za równoważne.”;

7) art. 8.01 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zbiorniki ciśnieniowe przeznaczone do celów związanych z użytkowaniem statku są kontrolowane przez eksperta w celu potwierdzenia, że są bezpieczne w użytkowaniu:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
- b) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek zmianie lub naprawie; oraz
- c) regularnie co najmniej raz na pięć lat.

Inspekcja obejmuje inspekcję wewnętrzną i zewnętrzną. Zbiorniki sprężonego powietrza, których wnętrza nie można poddać właściwej inspekcji lub których stanu nie można jednoznacznie określić w czasie inspekcji wewnętrznej, należy poddać dodatkowemu badaniu nieniszczącemu lub hydraulicznej próbie ciśnieniowej.

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

Inne instalacje wymagające regularnych inspekcji, w szczególności kotły parowe, inne zbiorniki ciśnieniowe i ich osprzęt oraz dźwigi, muszą spełniać przepisy obowiązujące w jednym z państw członkowskich Unii.”;

8) art. 10.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

Ponadto na pokładzie muszą znajdować się następujące zbiorniki:

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

9) w art. 10.03 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„1. Zgodnie z normami europejskimi EN 3-7:2007 i EN 3-8:2007, w każdym z następujących miejsc musi znajdować się przynajmniej jedna gaśnica przenośna.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jako gaśnice przenośne, wymagane na mocy ust. 1, mogą być używane tylko gaśnice proszkowe o wielkości napełnienia co najmniej 6 kg lub inne przenośne urządzenia gaśnicze o takiej samej pojemności. Muszą one być dostosowane do klasy pożarowej A, B i C.

W drodze odstępstwa, na statkach nieposiadających instalacji gazu płynnego dozwolone są gaśnice pianowe wykorzystujące pianotwórczy środek gaśniczy tworzący cienkie błony wody i polimeru (AFFF-AR), odporne na mróz do temp. -20 °C, nawet jeżeli nie są dostosowane do klasy pożarowej C. Minimalna pojemność tych gaśnic musi wynosić co najmniej 9 litrów.

Wszystkie gaśnice muszą być dostosowane do gaszenia pożarów urządzeń elektrycznych pod napięciem do 1 000 V.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Co najmniej raz na dwa lata gaśnice przenośne muszą być kontrolowane przez kompetentną osobę. Do gaśnicy należy przytwierdzić etykietę poświadczającą przeprowadzenie inspekcji, podpisaną przez kompetentną osobę i opatrzoną datą przeprowadzenia inspekcji.”;

10) art. 10.03a ust. 6, 7 i 8 otrzymuje brzmienie:

„6. Systemy są kontrolowane przez eksperta:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
- b) przed ich ponownym uruchomieniem po użyciu;
- c) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;
- d) regularnie co najmniej raz na dwa lata.

Inspekcje, o których mowa w lit. d), może przeprowadzać także kompetentna osoba z upoważnionej firmy specjalizującej się w systemach gaśniczych.

7. Podczas przeprowadzania kontroli zgodnie z ust. 6 ekspert lub kompetentna osoba sprawdza, czy systemy spełniają wymogi określone w niniejszym ustępie.

Kontrola obejmuje co najmniej:

- a) inspekcję zewnętrzną całego systemu;
- b) test działania systemów bezpieczeństwa i dyszy;
- c) test działania zbiorników ciśnieniowych i systemu pompowego.

8. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.”;

11) art. 10.03b ust. 9 lit. b), c) i e) otrzymuje brzmienie:

„b) System jest kontrolowany przez eksperta:

- aa) przed jego uruchomieniem po raz pierwszy;
- bb) przed jego ponownym uruchomieniem po użyciu;
- cc) przed jego ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;
- dd) regularnie co najmniej raz na dwa lata.

Inspekcje, o których mowa w ppkt dd), może przeprowadzać także kompetentna osoba z upoważnionej firmy specjalizującej się w systemach gaśniczych.

- c) Podczas inspekcji ekspert lub kompetentna osoba musi sprawdzić, czy system spełnia wymogi określone w niniejszym artykule.”;
- „e) Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.”;

12) art. 11.02 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na zewnętrznych krawędziach pokładów i schodni pokładowych bocznych musi być zamontowane nadburcie o wysokości co najmniej 0,90 m lub ciągłe barierki zgodne z normą europejską EN 711:1995. W miejscach pracy, w których istnieje ryzyko upadku z wysokości większej niż 1 m, muszą być zamontowane nadburcia lub zrębnice o wysokości co najmniej 0,90 m lub ciągłe barierki zgodne z normą europejską EN 711:1995. W przypadku gdy barierki schodni pokładowych bocznych są chowane:

- a) poręcz ciągła o średnicy 0,02–0,04 m musi być dodatkowo przymocowana do zrębicy na wysokości 0,7–1,1 m; oraz
- b) oznaczenia zgodne z dodatkiem I, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, muszą być zamocowane w dobrze widocznych miejscach w punkcie, w którym rozpoczyna się schodnia pokładowa boczna.

W przypadku braku zrębicy musi być zamiast niej zainstalowana nieruchoma barierka.”;

- b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4a. W drodze odstępstwa od ust. 4, w przypadku barek pchanych i barek bez pomieszczeń dla załogi nadburcia lub barierki nie są wymagane, w przypadku gdy:

- a) listwa przypodłogowa została przymocowana do zewnętrznych krawędzi pokładów i schodni pokładowych bocznych;
- b) poręcze zgodne z ust. 4 lit. a) zostały przymocowane do zrębicy; oraz
- c) oznaczenia zgodne z dodatkiem I, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, zostały zamocowane w dobrze widocznych miejscach na pokładzie.

4b. W drodze odstępstwa od ust. 4, w przypadku statków o pokładzie gładkim lub skrzyniowym nie jest wymagane, aby barierki były przymocowane bezpośrednio do zewnętrznych krawędzi tych pokładów lub na schodniach pokładowych bocznych, w przypadku gdy:

- a) korytarz poprzeczny jest przeprowadzony nad wspomnianymi pokładami gładkimi, otoczonymi nieruchomymi barierkami zgodnymi z EN 711:1995; oraz
- b) oznaczenia zgodne z dodatkiem I, rysunek 10, o średnicy co najmniej 15 cm, zostały zamocowane w dobrze widocznych miejscach w przejściach do obszarów niechronionych przez barierki.”;

- c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Ust. 4, 4a i 4b stanowią tymczasowe wymogi zgodnie z art. 1.06 i będzie obowiązywał do dnia 1 grudnia 2016 r.”;

13) w art. 11.04 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do wysokości 0,90 m nad schodnią pokładową boczną, szerokość w świetle schodni pokładowej bocznej może być zmniejszona do 0,50 m, pod warunkiem że ta szerokość w świetle między zewnętrzną krawędzią kadłuba a wewnętrzną krawędzią ładowni wynosi co najmniej 0,65 m.”;

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Ust. 2 stanowi tymczasowy wymóg zgodnie z art. 1.06 i będzie obowiązywał do dnia 1 grudnia 2016 r.”;

14) w art. 11.12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Dźwigi są poddawane inspekcji przez eksperta:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
- b) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;
- c) regularnie co najmniej raz na dziesięć lat.

W ramach wspomnianej inspekcji odpowiednią wytrzymałość i wystarczającą stateczność należy wykazać za pomocą obliczeń i przeprowadzonej na pokładzie próby obciążenia.

W przypadku dźwigów, których obciążenie robocze nie przekracza 2 000 kg, ekspert może podjąć decyzję o całkowitym lub częściowym zastąpieniu dowodu uzyskanego w wyniku obliczeń próbą przy obciążeniu 1,25 razy większym od obciążenia roboczego, przeprowadzoną w pełnym zakresie roboczym.

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

7. Dźwigi muszą być regularnie, jednakże co najmniej raz na 12 miesięcy, kontrolowane przez kompetentną osobę. Bezpieczne warunki pracy dźwigu są wówczas sprawdzane poprzez kontrolę wizualną i kontrolę pracy dźwigu.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.”;

b) skreśla się ust. 8;

c) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Instrukcja obsługi wytwórcy dźwigu musi być przechowywana na pokładzie. Musi ona zawierać co najmniej informacje dotyczące:

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

15) art. 14.13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14.13

#### **Odbiór**

Instalacje gazu płynnego są kontrolowane przez eksperta w celu potwierdzenia, że instalacja spełnia wymogi określone w niniejszym rozdziale:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
- b) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;

c) przy każdym wznowieniu świadectwa, o którym mowa w art. 14.15.

Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji. Kopię zaświadczenia o inspekcji należy przedstawić komisji inspekcyjnej.”;

16) nagłówek art. 14.14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14.14

**Warunki badania”;**

17) art. 14.15 ust. 3 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W wyjątkowych przypadkach, na uzasadniony wniosek właściciela statku lub jego pełnomocnika, komisja inspekcyjna może przedłużyć ważność potwierdzenia o nie więcej niż trzy miesiące bez przeprowadzenia odbioru, o którym mowa w art. 14.13. Takie przedłużenie zostaje odnotowane w świadectwie wspólnotowym.”;

18) art. 15.02 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Grodzie oddzielające maszynownie od stref dla pasażerów lub pomieszczeń dla załogi i personelu pokładowego nie mogą posiadać drzwi.”;

19) w art. 15.03 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Moment przechylający wywołany obciążeniem wiatrem ( $M_W$ ) oblicza się następująco:

$$M_W = p_W \cdot A_W \cdot (l_W + T/2)[\text{kNm}]$$

gdzie:

$p_W$  = obciążenie wiatrem wynoszące 0,25 kN/m<sup>2</sup>,

$A_W$  = powierzchnia boczna kadłuba statku powyżej poziomu zanurzenia w danych warunkach obciążeniowych, w [m<sup>2</sup>],

$l_W$  = odległość środka ciężkości powierzchni bocznej kadłuba  $A_W$  od poziomu zanurzenia w danych warunkach obciążeniowych, w [m].

Przy obliczaniu powierzchni bocznej kadłuba należy uwzględnić planowane zabudowanie części pokładu tentami i podobnymi przenośnymi obiektami.”;

b) ust. 9 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W przypadku statusu jednoprzędziowego grodzie uznaje się za nienaruszone, jeżeli odległość pomiędzy dwiema sąsiednimi grodziami jest większa niż długość uszkodzenia. Grodzie wzdłużne znajdujące się w odległości mniejszej niż B/3 od kadłuba mierzonej prostopadle do linii środkowej od poszycia na poziomie maksymalnego zanurzenia nie są brane pod uwagę podczas obliczeń. Wnękę grodziową w grodzi poprzecznej, której długość jest większa niż 2,50 m, uznaje się za gródź wzdłużną.”;

20) w art. 15.06 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pomieszczenia dla pasażerów muszą być:

a) na wszystkich pokładach usytuowane za grodzią zderzeniową i, jeżeli są usytuowane poniżej pokładu grodziowego, przed grodzią skrajnika rufowego;



- b) odseparowane od maszynowni i kotłowni w sposób gazoszczelny;
- c) umieszczone w sposób nieograniczający pola widzenia, zgodnie z art. 7.02.

Obszary pokładu, które są zabudowane tentami lub podobnymi przenośnymi obiektami nie tylko od góry, ale także w całości lub częściowo z boków, muszą spełniać te same wymogi, co obudowane pomieszczenia dla pasażerów.”;

- b) ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„15. Nadbudówki zbudowane całkowicie z szyb panoramicznych lub posiadające dach wykonany z takich szyb, jak również elementy zabudowy wykonane z tentów lub podobnych przenośnych obiektów oraz ich nadbudówki, są zaprojektowane w taki sposób oraz wykonane jedynie z takich materiałów, które w razie wypadku w możliwie największym stopniu ograniczają ryzyko urazów u osób na pokładzie.”;

- 21) w art. 15.11 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„2. Przegrody

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

- aa) tabela przegród pomiędzy pomieszczeniami bez zainstalowanej instalacji ciśnieniowo-tryskaczowej zgodnie z art. 10.03a

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

<sup>(1)</sup> Przegrody pomiędzy ośrodkami sterowania a wewnętrznymi miejscami zbiórki muszą odpowiadać typowi A0, natomiast w przypadku zewnętrznych miejsc zbiórki – wyłącznie typowi B15.

<sup>(2)</sup> Przegrody pomiędzy salonami a wewnętrznymi miejscami zbiórki muszą odpowiadać typowi A30, natomiast w przypadku zewnętrznych miejsc zbiórki – wyłącznie typowi B15.

<sup>(3)</sup> Przegrody pomiędzy kabinami, przegrody pomiędzy kabinami a korytarzami i pionowe przegrody oddzielające miejsca pobytu pasażerów zgodnie z ust. 10 muszą być zgodne z typem B15, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B0. Przegrody pomiędzy kabinami i saunami muszą być zgodne z typem A0, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B15.

<sup>(4)</sup> Przegrody pomiędzy maszynowniami zgodnie z art. 15.07 i 15.10 ust. 6 muszą być zgodne z typem A60; w pozostałych przypadkach muszą być one zgodne z typem A0.

<sup>(5)</sup> Przegrody pomiędzy magazynami do przechowywania łatwopalnych cieczy a ośrodkami sterowania i miejscami zbiórki muszą być zgodne z typem A60, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem A30.

<sup>(6)</sup> Typ B15 jest wystarczający w przypadku przegród pomiędzy kuchniami z jednej strony, a chłodniami składowymi i magazynami żywności z drugiej strony.

- bb) tabela przegród pomiędzy pomieszczeniami z zainstalowaną instalacją ciśnieniowo-tryskaczową zgodnie z art. 10.03a

Pomieszczenia	Ośrodki sterowania	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Ośrodki sterowania	—	A0	A0/B15 <sup>(1)</sup>	A0	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>
Klatki schodowe		—	A0	A0	A60	A30	A0
Miejsca zbiórki			—	A30/B15 <sup>(2)</sup>	A60	A30	A0/A30 <sup>(5)</sup>

Pomieszczenia	Ośrodki sterowania	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Pomieszczenia mieszkalne				-/B15/B0 <sup>(3)</sup>	A60	A30	A0
Maszynownie					A60/A0 <sup>(4)</sup>	A60	A60
Kuchnie						—	A0/B15 <sup>(6)</sup>
Magazyny							—

- (<sup>1</sup>) Przegrody pomiędzy ośrodkami sterowania a wewnętrznymi miejscami zbiórki muszą odpowiadać typowi A0, natomiast w przypadku zewnętrznych miejsc zbiórki – wyłącznie typowi B15.
- (<sup>2</sup>) Przegrody pomiędzy salonami a wewnętrznymi miejscami zbiórki muszą odpowiadać typowi A30, natomiast w przypadku zewnętrznych miejsc zbiórki – wyłącznie typowi B15.
- (<sup>3</sup>) Przegrody pomiędzy kabinami, przegrody pomiędzy kabinami a korytarzami i pionowe przegrody oddzielające miejsca pobytu pasażerów zgodnie z ust. 10 muszą być zgodne z typem B15, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B0. Przegrody pomiędzy kabinami i saunami muszą być zgodne z typem A0, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem B15.
- (<sup>4</sup>) Przegrody pomiędzy maszynowniami zgodnie z art. 15.07 i 15.10 ust. 6 muszą być zgodne z typem A60; w pozostałych przypadkach muszą być one zgodne z typem A0.
- (<sup>5</sup>) Przegrody pomiędzy magazynami do przechowywania łatwopalnych cieczy a ośrodkami sterowania i miejscami zbiórki muszą być zgodne z typem A60, natomiast w przypadku pomieszczeń wyposażonych w instalację ciśnieniowo-tryskaczową – z typem A30.
- (<sup>6</sup>) Typ B15 jest wystarczający w przypadku przegród pomiędzy kuchniami z jednej strony, a chłodniami składowymi i magazynami żywności z drugiej strony.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Stropy i okładziny ścienne w pomieszczeniach mieszkalnych, w tym ich podłoża, muszą, jeśli pomieszczenia te nie są wyposażone w ciśnieniową instalację tryskaczową zgodnie z art. 10.03a, być wykonane z materiałów niepalnych, z wyjątkiem ich powierzchni zewnętrznych, które muszą posiadać co najmniej właściwości wstrzymujące płomień. Pierwsze zdanie nie ma zastosowania do saun.”;

c) dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Tenty i podobne przenośne obiekty, którymi w całości lub częściowo odgródzone są obszary pokładu, a także ich podłoża, muszą posiadać co najmniej właściwości wstrzymujące płomień.”;

22) art. 22a.04 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 22a.04

#### **Pływalność i stateczność**

1. Dla jednostek dłuższych niż 110 m, z wyłączeniem statków pasażerskich, obowiązują ust. 2–10.
2. Podstawowe wartości do obliczenia stateczności, ciężar statku bez ładunku i położenie środka ciężkości należy określić za pomocą próby przechyłu przeprowadzonej zgodnie z załącznikiem I do rezolucji IMO MSC 267 (85).
3. Wnioskodawca zobowiązany jest wykazać na podstawie obliczeń opartych na metodzie utraty wyporności, iż pływalność i stateczność statku w przypadku zalania są właściwe. Wszelkie obliczenia należy przeprowadzać z uwzględnieniem swobodnego osiadania i przegłębienia.

Właściwą pływalność i stateczność statku w przypadku zalania należy wykazać przy użyciu ładunku odpowiadającego jego maksymalnemu zanurzeniu i równomiernie rozłożonemu we wszystkich ładowniach, przy maksymalnym zaopatrzeniu i z pełnymi zbiornikami paliwa.

W przypadku zróżnicowanego ładunku obliczanie stateczności należy przeprowadzić przy uwzględnieniu najmniej korzystnych warunków obciążenia. Obliczanie stateczności należy przeprowadzać na pokładzie statku.

W tym celu należy określić rachunkowy dowód właściwej stateczności dla pośrednich faz zalania (25 %, 50 % i 75 % stanu w końcowej fazie zalania oraz, w stosownych przypadkach, dla fazy bezpośrednio poprzedzającej równowagę poprzeczną) i końcowej fazy zalania przy warunkach obciążenia wskazanych powyżej.

4. W przypadku uszkodzeń należy uwzględnić następujące założenia:

a) rozmiar uszkodzeń burty:

wzdłużnych: co najmniej 0,10 L,  
poprzecznych: 0,59 m,  
pionowych: od dna w górę bez ograniczeń;

b) rozmiar uszkodzeń dna:

wzdłużnych: co najmniej 0,10 L,  
poprzecznych: 3,00 m,  
pionowych: od podstawy na wysokości 0,39 m w górę, z wyjątkiem zęzy;

c) należy założyć, że grodzie w uszkodzonym obszarze są też uszkodzone, co znaczy, że powinno się przeprowadzić dalszy podział grodzi, aby jednostka utrzymała się na powierzchni po zalaniu dwóch lub więcej przylegających pomieszczeń w kierunku długości statku. W przypadku głównej maszynowni należy uwzględnić tylko standard jednoprzediałowy, tj. należy uznać, że grodzie końcowe maszynowni nie są uszkodzone.

W przypadku uszkodzeń dna należy także założyć, że przylegające pomieszczenia usytuowane poprzecznie są zalane;

d) przepuszczalność.

Należy przyjąć przepuszczalność na poziomie 95 %.

Jeśli według obliczeń średnia przepuszczalność któregośkolwiek pomieszczenia jest mniejsza niż 95 %, można w zamian użyć wartości wyliczonej.

Użyte wartości nie mogą wynosić mniej niż:

- maszynownia i pomieszczenia sterownicze: 85 %,
- ładownie: 70 %,
- podwójne dna, zbiorniki paliwa, zbiorniki balastowe itp., w zależności, czy na urządzeniu pływającym o maksymalnie dopuszczalnym zanurzeniu są one puste lub pełne na poziomie: 0 lub 95 %;

e) podstawę do obliczania efektu powierzchni swobodnej w pośrednich fazach zalania stanowi powierzchnia brutto obszaru uszkodzonych przedziałów.

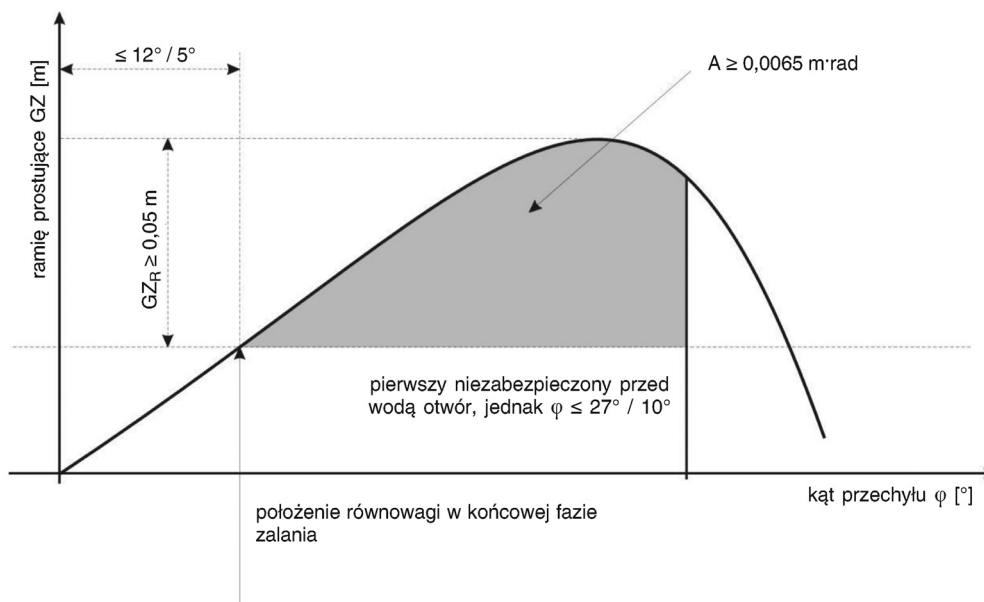
5. Dla wszystkich pośrednich faz zalania, o których mowa w ust. 3, należy stosować następujące kryteria:

- a) kąt przechyłu  $\phi$  dla położenia równowagi w każdej z faz pośrednich nie może przekraczać  $15^\circ$  ( $5^\circ$  w przypadku, gdy kontenery nie są zabezpieczone);
- b) przy przechyle wykraczającym poza położenie równowagi w każdej z faz pośrednich krzywa ramienia prostującego musi wykazywać w części dodatniej wartość ramienia prostującego  $GZ \geq 0,02$  m ( $0,03$  m w przypadku, gdy kontenery nie są zabezpieczone) przed zalaniem pierwszego niezabezpieczonego otworu lub osiągnięciem kąta przechyłu  $\phi$  wynoszącego  $27^\circ$  ( $15^\circ$  w przypadku, gdy kontenery nie są zabezpieczone);
- c) otwory niezapewniające wodoszczelności nie mogą zostać zalane, zanim przechył osiągnie położenie równowagi w każdej z faz pośrednich.

6. W końcowej fazie zalania muszą być spełnione następujące kryteria:

- a) niższa krawędź zamykanych otworów, które nie są wodoszczelne (np. drzwi, okien, wejść do luków), powinna znajdować się co najmniej 0,10 m nad linią wodną;

- b) kąt przechyłu  $\phi$  dla położenia równowagi nie może przekraczać  $12^\circ$  ( $5^\circ$  w przypadku, gdy kontenery nie są zabezpieczone);
- c) przy przechyśle wykraczającym poza położenie równowagi w każdej z faz pośrednich krzywa ramienia prostującego musi wykazywać w części dodatniej wartość ramienia prostującego  $GZ \geq 0,05$  m, a obszar pod krzywą musi osiągnąć wartość co najmniej  $0,0065$  m.rad przed zalaniem pierwszego niezabezpieczonego otworu lub osiągnięciem kąta przechyłu  $\phi$  wynoszącego  $27^\circ$  ( $10^\circ$  w przypadku, gdy kontenery nie są zabezpieczone);



- d) jeżeli otwory niezapewniające wodoszczelności zostaną zalane, zanim przechył osiągnie położenie równowagi, pomieszczenia, z którymi są połączone, należy uznać za zalane i uwzględnić w obliczeniach dotyczących stateczności w przypadku zalania.

7. W przypadku gdy stosowane są otwory przelewowe, aby ograniczyć zalanie asymetryczne, muszą być spełnione następujące warunki:

- obliczenia dotyczące przepływów poprzecznych należy przeprowadzać zgodnie z rezolucją IMO A.266 (VIII);
- muszą działać samoczynnie;
- nie mogą być wyposażone w urządzenia zamykające;
- całkowity czas na wyrównanie nie może przekraczać 15 minut.

8. Jeśli otwory, przez które mogą zostać zalane nieuszkodzone pomieszczenia, można szczelnie zamknąć, urządzenia zamykające muszą być opatrzone po obu stronach łatwo czytelną instrukcją:

„Zamykać natychmiast po przejściu.”.

9. Należy uwzględnić wyliczenia zgodnie z ust. 3–7, jeśli wyniki obliczeń uszkodzenia stateczności, zgodnie z częścią 9 rozporządzeń załączonych do Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (dalej zwanego „ADN”), są pozytywne.

10. Aby spełnić, tam gdzie zaistnieje taka potrzeba, wymogi określone w ust. 3, należy ponownie ustalić wodnicę maksymalnego zanurzenia.”;

23) art. 22a.05 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„są zbudowane jako statki dwukadłubowe zgodnie z ADN, gdzie dla statków do przewozu ładunków suchych obowiązują sekcje 9.1.0.91–9.1.0.95, a dla statków zbiornikowców obowiązują ust. 9.3.2.11.7 i sekcje 9.3.2.13–9.3.2.15 lub ust. 9.3.3.11.7 i sekcje 9.3.3.13–9.3.3.15 części 9 ADN;”;

24) w art. 24.02 ust. 2 tabela otrzymuje brzmienie:

a) dodaje się wpis dotyczący art. 7.05 ust. 1 w brzmieniu:

Artykuł i ustęp	ZAWARTOŚĆ	Termin i uwagi
„7.05 ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają wymogi dotyczące koloru i natężenia oświetlenia światel nawigacyjnych, a także dopuszczenia światel nawigacyjnych do żeglugi na Renie, na dzień 30 listopada 2009 r., mogą być nadal używane.”

b) dodaje się wpis dotyczący art. 7.06 ust. 1 w brzmieniu:

„7.06 ust. 1	Radarowy sprzęt nawigacyjny, który otrzymał dopuszczenie przed 1.1.1990 r.	Radarowy sprzęt nawigacyjny, który otrzymał dopuszczenie przed 1.1.1990 r., może być instalowany i używany do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 31.12.2009 r., w każdym przypadku najpóźniej do 31.12.2011 r., jeżeli istnieje ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.
	Wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie przed 1.1.1990 r.	Wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie przed 1.1.1990 r. i zostały zainstalowane przed 1.1.2000 r., mogą być instalowane i używane do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r., jeżeli istnieje ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.
	Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie po 1.1.1990 r.	Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie w dniu 1 stycznia 1990 r. lub później zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania dotyczącymi instalacji radarowych stosowanych w żegludze śródlądowej na Renie, jak również z wymogami minimalnymi i warunkami badania dotyczącymi wskaźników skrętu stosowanych w żegludze śródlądowej na Renie, może być nadal instalowany i eksploatowany, jeżeli istnieje ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.”

c) dodaje się wpis dotyczący art. 10.02 ust. 1 lit. b) zdanie drugie w brzmieniu:

Artykuł i ustęp	ZAWARTOŚĆ	Termin i uwagi
„10.02 ust. 1 zdanie drugie lit. b)	Zbiorniki wykonane ze stali lub innego wytrzymałego niepalnego materiału i o pojemności co najmniej 10 l	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego”

d) wpisy dotyczące art. 11.02 ust. 4 i art. 11.04 ust. 2 otrzymują brzmienie:

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi
„11.02 ust. 4, zdanie pierwsze	Urządzenie zewnętrznych krawędzi pokładów, schodni pokładowych bocznych i stanowisk roboczych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.
	Wysokość zrębnic	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2035 r.

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi
11.04 ust. 1	Szerokość w świetle schodni pokładowej bocznej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2035 r., w odniesieniu do jednostek o szerokości większej niż 7,30 m.
ust. 2	Barierki pokładowe na statkach o długości L mniejszej niż 55 m, gdzie pomieszczenia dla załogi znajdują się tylko na rufie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.”

e) wpis dotyczący art. 11.12 otrzymuje brzmienie:

„11.12 ust. 2, 4, 5 i 9	Tabliczka wytwórcy, urządzenia zabezpieczające, świadectwa na pokładzie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
-------------------------	---	---

f) wpisy dotyczące art. 15.03 ust. 7–13 otrzymują brzmienie:

„ust. 7 i 8	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.
ust. 9	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.
	Rozmiar uszkodzeń pionowych dna statku	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r. N.Z.P. obowiązuje w odniesieniu do statków z wodoszczelnymi pokładami w odległości minimalnej 0,50 m i mniejszej niż 0,60 m od dna statku, które otrzymały świadectwo wspólnotowe lub inną licencję przewozową przed 31.12.2005 r.
	Status dwuprzediałowy	N.Z.P.
ust. 10–13	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.”

g) wpis dotyczący art. 15.06 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„15.06 ust. 1, akapit pierwszy	Strefy dla pasażerów pod pokładem grodziowym za grodzią zderzeniową oraz przed grodzią skrajnika rufowego.	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.
15.06 ust. 1, akapit drugi	Elementy zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego”

h) wpis dotyczący art. 15.06 ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„ust. 15	Wymogi dotyczące elementów zabudowy w obrębie nadbudówki, która składa się w całości lub w części z okien panoramicznych.	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.
	Wymogi dotyczące elementów zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego”

i) jako tekst dotyczący art. 15.11 ust. 7a dodaje się wpis w brzmieniu:

„ust. 7a	Elementy zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego”
----------	-------------------	--

25) w tabeli w art. 24.06 ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się wpis dotyczący art. 7.05 ust. 1 w brzmieniu:

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi	Obowiązujące dla jednostek ze świadectwem statku lub licencją przewozową przed
„7.05 ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają wymogi dotyczące koloru i natężenia oświetlenia światła nawigacyjnych, a także dopuszczenia światła nawigacyjnych do żeglugi na Renie, na dzień 30 listopada 2009 r., mogą być nadal używane.	1.12.2013 r.”

b) dodaje się wpis dotyczący art. 7.06 ust. 1 w brzmieniu:

„7.06 ust. 1	Radarowy sprzęt nawigacyjny, który otrzymał dopuszczenie przed 1.1.1990 r.	Radarowy sprzęt nawigacyjny, który otrzymał dopuszczenie przed 1.1.1990 r., może być instalowany i używany do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 31.12.2009 r., w każdym przypadku najpóźniej do 31.12.2011 r., jeżeli istnieje ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.	1.12.2013 r.
	Wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie przed 1.1.1990 r.	Wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie przed 1.1.1990 r. i zostały zainstalowane przed 1.1.2000 r., mogą być instalowane i używane do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r., jeżeli istnieje ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.	1.12.2013 r.
	Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie po 1.1.1990 r.	Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu, które otrzymały dopuszczenie po dniu 1.1.1990 r. zgodnie z wymogami minimalnymi i warunkami badania dotyczącymi instalacji radarowych stosowanych w żegludze śródlądowej na Renie, oraz z wymogami minimalnymi i warunkami badania dotyczącymi wskaźników skrętu stosowanych w żegludze śródlądowej na Renie, można nadal instalować i eksploatować, jeżeli wystawiono ważne świadectwo instalacji na mocy niniejszej dyrektywy lub rezolucji CKŻR 1989-II-35.	1.12.2013 r.”

c) dodaje się wpis dotyczący art. 10.02 ust. 1 lit. b) zdanie drugie w brzmieniu:

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi	Obowiązujące dla jednostek ze świadectwem statku lub licencją przewozową przed
„10.02 ust. 1 lit. b) zdanie drugie	Zbiorniki wykonane ze stali lub innego wytrzymałego niepalnego materiału i o pojemności co najmniej 10 l	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.12.2013 r.”

d) jako art. 11.02 ust. 4 i art. 11.04 ust. 2 dodaje się wpisy w brzmieniu:

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi	Obowiązujące dla jednostek ze świadectwem statku lub licencją przewozową przed
„11.02 ust. 4, zdanie pierwsze	Wysokość nadburc i zrębnic, a także barierek pokładowych  Wysokość zrębnic	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.  N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2035 r.	1.12.2013 r.
11.04 ust. 2	Barierki pokładowe na statkach o długości mniejszej niż 55 m, gdzie pomieszczenia dla załogi znajdują się tylko na rufie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.	1.12.2013 r.”

e) dodaje się wpis dotyczący art. 11.12 w brzmieniu:

„11.12 ust. 2, 4, 5 i 9	Tabliczka wytwórcy, urządzenia zabezpieczające, świadectwa na pokładzie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.12.2013 r.”
-------------------------	---	--	---------------

f) wpisy dotyczące art. 15.03 ust. 7–13 otrzymują brzmienie:

„15.03 ust. 7 i 8	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.12.2013 r.
ust. 9	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.12.2013 r.
	Rozmiar uszkodzeń pionowych dna statku	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.  N.Z.P. stosuje się w odniesieniu do statków z pokładami wodoszczelnymi w odległości minimalnej 0,50 m i mniejszej niż 0,60 m od dna statku, które otrzymały świadectwo wspólnotowe lub inną licencję przewozową przed 31.12.2005 r.	1.12.2013 r.



	Status dwuprzędziowy	N.Z.P.	
ust. 10–13	Stateczność w przypadku zalania	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.12.2013 r.”

g) wpis dotyczący art. 15.06 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„15.06 ust. 1, akapit pierwszy	Strefy dla pasażerów pod pokładem grodziowym oraz przed grodzią skrajnika rufowego.	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.12.2013 r.
15.06 ust. 1, akapit drugi	Elementy zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.12.2013 r.”

h) wpis dotyczący art. 15.06 ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„ust. 15	Wymogi dotyczące elementów zabudowy w obrębie nadbudówki, która składa się w całości lub w części z okien panoramicznych.	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.12.2013 r.
	Wymogi dotyczące elementów zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.12.2013 r.”

i) dodaje się wpis dotyczący art. 15.11 ust. 7a w brzmieniu:

„ust. 7a	Elementy zabudowy	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.12.2013 r.”
----------	-------------------	---	---------------

26) w tabeli w art. 24a.02 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się wpis dotyczący art. 7.05 ust. 1 w brzmieniu:

„7.05 ust. 1	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła	Światła nawigacyjne, ich obudowy, osprzęt i źródła światła, które spełniają — wymogi dotyczące koloru i natężenia oświetlenia światła nawigacyjnych, a także dopuszczenia światła sygnalizacyjnych do żeglugi na Renie na dzień 30 listopada 2009 r., lub — odpowiednie wymogi państwa członkowskiego na dzień 30 listopada 2009 r. mogą być nadal używane.”
--------------	--	--

b) dodaje się wpis dotyczący art. 7.06 ust. 1 w brzmieniu:

„7.06 ust. 1	Radarowe systemy nawigacyjne i wskaźniki skrętu	Radarowe systemy nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które zostały dopuszczone i zainstalowane na mocy przepisów państwa członkowskiego przed 31 grudnia 2012 r., mogą być nadal instalowane i eksploatowane do wystawienia lub wymiany świadectwa wspólnotowego po 31 grudnia 2018 r. Systemy te należy wpisać do świadectwa wspólnotowego pod numerem 52.
		Radarowe systemy nawigacyjne i wskaźniki skrętu, które są dopuszczone od 1 stycznia 1990 r. na mocy przepisów w sprawie wymogów minimalnych i warunków badania dotyczących radarowych systemów nawigacyjnych stosowanych w żegludze na Renie, oraz przepisów w sprawie wymogów minimalnych i warunków badania dotyczących wskaźników skrętu stosowanych w żegludze na Renie mogą być nadal instalowane i eksploatowane pod warunkiem że dostępne jest świadectwo instalacji, które jest ważne zgodnie z niniejszą dyrektywą lub rezolucją CKŻR 1989-II-35.”

c) wpisy dotyczące art. 11.02 ust. 4 i art. 11.04 ust. 2 otrzymują brzmienie:

Artykuł i ustęp	Zawartość	Termin i uwagi
„11.02 ust. 4 zдание pierwsze	Urządzenie zewnętrznych krawędzi pokładów, schodni pokładowych bocznych i stanowisk roboczych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.
	Wysokość nadburc lub zrębnic	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.
11.04 ust. 1	Szerokość w świetle schodni pokładowej bocznej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2035 r., w odniesieniu do jednostek o szerokości większej niż 7,30 m.
ust. 2	Barierki pokładowe na statkach o długości mniejszej niż 55 m, gdzie pomieszczenia dla załogi znajdują się tylko na rufie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.”

27) w dodatku I dodaje się wpis w brzmieniu:

Rys. 10  
Noś kamizelkę ratunkową



Kolor: niebieski/biały

28) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł nr 4 otrzymuje brzmienie:

„Stosowanie postanowień przejściowych”;

(ii) tytuł nr 6 otrzymuje brzmienie: „Stosowanie przepisów określonych w rozdziale 15”;

(iii) dodaje się, co następuje:

„Nr 26: Eksperci/kompetentne osoby

Nr 27: Rekreacyjna jednostka pływająca”;

b) instrukcja administracyjna nr 4 otrzymuje brzmienie:

#### **„INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 4**

##### **Stosowanie postanowień przejściowych**

(Rozdziały 15–22b, rozdział 24 i rozdział 24a załącznika II)

#### **1. STOSOWANIE POSTANOWIEŃ PRZEJŚCIOWYCH PRZY ŁĄCZENIU CZĘŚCI JEDNOSTEK**

##### **1.1. Zasady**

W przypadku gdy łączone są części różnych statków, ochronę obecnego stanu rzeczy przyznaje się jedynie dla tych części, które są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo wspólnotowe. Tym samym na postanowienia przejściowe można powoływać się jedynie w odniesieniu do wspomnianych części. Pozostałe części należy traktować jako nowo zbudowany statek.

##### **1.2. Stosowanie postanowień przejściowych w ujęciu szczegółowym**

1.2.1. W przypadku gdy łączone są części różnych statków, na postanowienia przejściowe można powoływać się jedynie w odniesieniu do tych części, które są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo wspólnotowe.

1.2.2. Części, które nie są przynależne do statku zachowującego swoje świadectwo, należy traktować jako nowo zbudowaną jednostkę.

1.2.3. Po dołączeniu do danego statku części innego statku, pierwszy z wymienionych otrzymuje europejski numer identyfikacyjny tej jednostki, która zachowuje swoje świadectwo wspólnotowe jako jednostka przebudowana.

1.2.4. W przypadku gdy obowiązujące świadectwo wspólnotowe zostaje zachowane lub gdy wydane jest nowe świadectwo wspólnotowe dla jednostki po przebudowie, do świadectwa wspólnotowego należy dodatkowo wpisać rok konstrukcji najstarszej części tej jednostki.

1.2.5. Jeżeli do jednostki dołącza się nową część dziobową, silnik steru strumieniowego zainstalowanego w części dziobowej także musi spełniać aktualne wymogi.

1.2.6. Jeżeli do statku dołącza się nową część rufową, silniki zainstalowane w części rufowej także muszą spełniać aktualne wymogi.

##### **1.3. Przykłady pogładowe**

1.3.1. Statek został zestawiony z dwóch starszych statków (rok budowy statku 1: 1968; rok budowy statku 2: 1972). Wykorzystano cały statek 1 z wyjątkiem części dziobowej; ze statku 2 wykorzystano część dziobową. Zmontowany statek otrzymuje świadectwo wspólnotowe statku 1. Część dziobową zmontowanego statku należy teraz wyposażać m.in. we wnętrza kotwiczne.

1.3.2. Statek został zestawiony z dwóch starszych statków (rok budowy statku 1: 1975; rok budowy statku 2: 1958, najstarsza część: 1952). Wykorzystano cały statek 1 z wyjątkiem części dziobowej; ze statku 2 wykorzystano część dziobową. Zmontowany statek otrzymuje świadectwo wspólnotowe statku 1. Część dziobową zmontowanego statku należy teraz wyposażać m.in. we wnętrza kotwiczne. Najstarszą część pochodzącą z pierwotnego statku 2, skonstruowaną w roku 1952, wpisuje się dodatkowo do świadectwa wspólnotowego.

1.3.3. Część rufowa statku, skonstruowanego w roku 2001, została dołączona do statku, skonstruowanego w roku 1988. Silnik statku skonstruowanego w roku 1988, musi pozostać na statku. W tym przypadku silnik musi uzyskać homologację. Konieczne byłoby także uzyskanie homologacji silnika, gdyby był to silnik w części rufowej z roku 2001.

## 2. STOSOWANIE POSTANOWIEŃ PRZEJŚCIOWYCH W PRZYPADKU ZMIANY TYPU JEDNOSTKI (PRZEZNACZENIE JEDNOSTKI)

### 2.1. Zasady

2.1.1. W przypadku każdej decyzji w sprawie stosowania postanowień przejściowych w razie zmiany typu jednostki (typ statku; przeznaczenie statku), w odniesieniu do załącznika II do niniejszej dyrektywy, względy bezpieczeństwa muszą mieć kluczowe znaczenie.

2.1.2. Jeżeli wymogi dotyczące bezpieczeństwa mające zastosowanie do nowego typu jednostki różnią się od tych dotyczących starego typu, stanowi to zmianę typu jednostki; sytuacja taka ma miejsce, gdy przepisy specjalne zamieszczone w rozdziałach 15–22b załącznika II mają zastosowanie do nowego typu, natomiast nie miały zastosowania do starego typu.

2.1.3. W przypadku zmiany typu jednostki, wszystkie przepisy specjalne i wszystkie wymogi dotyczące konkretnie tego typu jednostki muszą być w pełni przestrzegane; w odniesieniu do wspomnianych wymogów nie można się powoływać na postanowienia przejściowe. Powyższe ma również zastosowanie do tych części, które zostały przejęte z istniejącej jednostki i są objęte wspomnianymi wymogami specjalnymi.

2.1.4. Przebudowa zbiornikowca na statek do przewozu ładunków suchych nie stanowi zmiany typu jednostki określonej w ppkt 2.1.2.

2.1.5. W przypadku przebudowy statku kabinowego na statek wycieczkowy, wszystkie nowe części muszą w pełni spełniać aktualne wymogi.

### 2.2. Stosowanie postanowień przejściowych w ujęciu szczegółowym

2.2.1. Art. 24.02 ust. 2 (N.Z.P.), wzgl. art. 24a 02 ust. 2, ma zastosowanie do tych części jednostki, które są odnowione; skutkiem tego nowe części jednostki nie mogą być objęte postanowieniami przejściowymi.

2.2.2. W odniesieniu do tych części jednostki, które nie są przebudowane, postanowienia przejściowe nadal obowiązują z wyjątkiem części wymienionych w ppkt 2.1.3, zdanie drugie.

2.2.3. Jeżeli wymiary jednostki zostały zmienione, postanowienia przejściowe przestają obowiązywać w odniesieniu do tych części jednostki, które mają związek ze wspomnianą zmianą (np. odległość grodzi zderzeniowej, wolnej burty i kotwicy).

2.2.4. W przypadku zmiany typu jednostki stosuje się wymogi specjalne określone w załączniku II, które obowiązują jedynie w odniesieniu do nowego typu jednostki. Wszystkie części i elementy wyposażenia, na które przebudowa jednostki ma wpływ, muszą spełniać aktualne wymogi określone w częściach II i III załącznika II.

2.2.5. Jednostce przyznaje się następnie nowe lub zmienione świadectwo wspólnotowe, przy czym należy dokonać wpisu w rubrykach 7 i 8 świadectwa dotyczącego zarówno pierwotnej konstrukcji, jak i przebudowy.

### 2.3. Przykłady pogładowe

2.3.1. Statek towarowy (rok budowy 1996) został przebudowany na statek pasażerski. W takim przypadku rozdział 15 załącznika II ma zastosowanie do całego statku, bez powoływania się na postanowienia przejściowe. Jeżeli część dziobowa nie została poddana zmianie stosownie do planów przebudowy ani zgodnie z rozdziałem 15, na statku nie muszą występować żadne wnęki kotwiczne zgodne z art. 3.03.

2.3.2. Holownik (rok budowy 1970) został przebudowany na pchacz. Fizyczna przebudowa polega wyłącznie na zmianie wyposażenia pokładowego i zainstalowaniu urządzenia do pchania. Wszystkie postanowienia przejściowe odnoszące się do statku z roku 1970 mają nadal zastosowanie, z wyjątkiem rozdziałów 5, 7 (częściowo), art. 10.01 i art. 16.01.

2.3.3. Zbiornikowiec z napędem silnikowym (rok budowy 1970) został przebudowany na pchacz. Fizyczna przebudowa polega na oddzieleniu części dziobowej od części towarowej, a także na zmianie wyposażenia pokładowego i zainstalowaniu urządzenia do pchania. Wszystkie postanowienia przejściowe odnoszące się do statku z roku 1970 mają nadal zastosowanie, z wyjątkiem przepisów określonych w rozdziałach 5, 7 (częściowo), art. 10.01 i art. 16.01.

2.3.4. Zbiornikowiec z napędem silnikowym został przebudowany na statek towarowy z napędem silnikowym. Statek towarowy z napędem silnikowym musi spełniać aktualne wymogi w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, zwłaszcza te określone w art. 11.04 rozdziału 11 załącznika II.

### 3. STOSOWANIE POSTANOWIEŃ PRZEJŚCIOWYCH W PRZYPADKU PRZEBUDOWY STATKÓW PASAŻERSKICH

#### 3.1. Stosowanie postanowień przejściowych

3.1.1. Działania w zakresie przebudowy, które są niezbędne w celu spełnienia wymogów określonych w rozdziale 15, bez względu na to, kiedy są przeprowadzane, nie stanowią przebudowy »C« w rozumieniu art. 24.02 ust. 2, art. 24.03 ust. 1 lub art. 24.06 ust. 5 załącznika II, wzgl. art. 24a.02, art. 24a.03.

3.1.2. W przypadku przebudowy statku kabinowego na statek wycieczkowy wszystkie nowe części muszą w pełni spełniać aktualne wymogi.

#### 3.2. Przykłady pogładowe

3.2.1. Statek pasażerski (rok budowy 1995) musi posiadać drugi niezależny układ napędowy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2015 r. Jeżeli na omawianym statku pasażerskim nie są dokonywane żadne inne dobrowolne przebudowy, nie jest konieczne przeprowadzenie obliczenia stateczności zgodnie z nowymi wymogami; jeżeli jednak istnieje obiektywna potrzeba przeprowadzenia go, obliczenie stateczności można przeprowadzić zgodnie z pierwotnymi wymogami danego państwa członkowskiego dotyczącymi stateczności.

3.2.2. Statek pasażerski (rok budowy 1994, świadectwo statku odnowione po raz ostatni w roku 2012) zostanie wydłużony o 10 m w 2016 r. Ponadto jednostka ta musi otrzymać drugi niezależny układ napędowy. Niezbędne będzie także nowe obliczenie stateczności, które należy przeprowadzić zgodnie z rozdziałem 15 w przypadku statusu jednoprzędziowego i statusu dwuprzędziowego.

3.2.3. Statek pasażerski (rok budowy 1988) otrzymuje silniejszy układ napędowy wraz ze śrubami napędowymi. Jest to przebudowa na tyle poważna, że wymagane jest obliczenie stateczności. Należy je przeprowadzić zgodnie z aktualnymi wymogami.”;

c) instrukcja administracyjna nr 6 otrzymuje brzmienie:

#### „INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 6

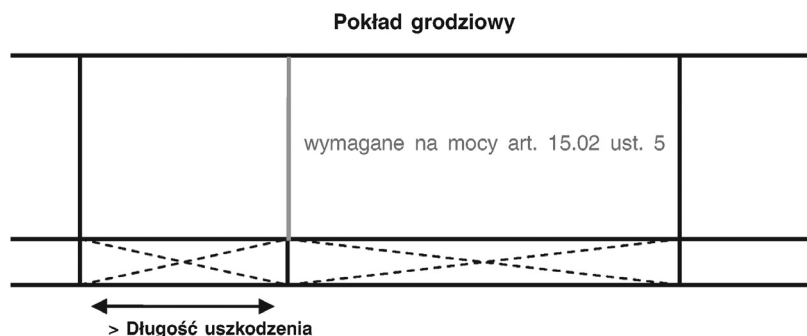
##### Stosowanie wymogów określonych w rozdziale 15 Lokalne dalsze podziały

##### Wymogi przejściowe odnoszące się do elementów zabudowy wykonanych z tentów lub podobnych przenośnych obiektów

(Art. 15.02 ust. 5, art. 15.03 ust. 4, art. 15.03 ust. 9 załącznika II)

#### 1. LOKALNE DALSZY PODZIAŁY (ART. 15.02 UST. 5)

Na mocy art. 15.02 ust. 5 nie można wykluczyć, że lokalne dalsze podziały wodoszczelne, np. poprzeczne podzielone wtórnie zbiorniki o podwójnym dnie, o długości większej niż długość uszkodzenia, jaką należy uwzględnić, nie zostaną uwzględnione w ocenie. W tym przypadku uwzględnienie poprzecznego dalszego podziału może nie być możliwe, jeżeli nie jest on przedłużony aż do pokładu grodziowego. Może to doprowadzić do niewłaściwych dalszych podziałów grodzi.



Interpretacja wymogu:

Jeżeli przedział wodoszczelny jest dłuższy, niż przewiduje to wymóg określony w art. 15.03 ust. 9, i zawiera lokalne dalsze podziały, które tworzą wodoszczelne przedziały dalszego rzędu i pomiędzy którymi może być zawarta minimalna długość uszkodzenia, można je uwzględnić przy obliczaniu stabilności w przypadku zalania.

2. WYMOGI PRZEJŚCIOWE ODNOSZĄCE SIĘ DO ELEMENTÓW ZABUDOWY WYKONANYCH Z TENTÓW LUB PODOBNYCH PRZENOŚNYCH OBIEKTÓW, W ODNIESIENIU DO STATECZNOŚCI (ART. 15.03 UST. 5)

Elementy zabudowy wykonane z tentów lub podobnych przenośnych obiektów mogą powodować problemy ze statecznością statku, gdyż – jeżeli ich wymiary są wystarczająco duże – wywierają wpływ na moment przechyłający z powodu naporu wiatru.

Interpretacja wymogu:

W przypadku statków pasażerskich, dla których świadectwo statku wydano po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2006 r. lub w przypadku których dochodzi do powołania się na art. 24.06 ust. 2 zdanie drugie, po montażu elementu zabudowy wykonanego z tentów lub podobnych przenośnych obiektów należy przeprowadzić nowe obliczenie stateczności zgodnie z niniejszą dyrektywą, o ile jego powierzchnia boczna  $A_{wz}$  jest większa o 5 % od całkowitej powierzchni bocznej  $A_w$ , którą należy uwzględnić w każdym przypadku.”;

- d) w instrukcji administracyjnej nr 7 część 1 otrzymuje brzmienie:

„CZESC 1

#### Dopuszczone kotwice specjalne

W poniższej tabeli wymienione zostały specjalne kotwice o obniżonej masie, które zostały dopuszczone przez właściwe organy zgodnie z art. 10.01 ust. 5.

Nr kotwicy	Dopuszczalne obniżenie masy kotwicy (%)	Właściwy organ
1. HA-DU	30 %	Niemcy
2. D'Hone Spezial	30 %	Niemcy
3. Pool 1 (drażona)	35 %	Niemcy
4. Pool 2 (pełna)	40 %	Niemcy
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Niemcy
6. Vicinay-Danforth	50 %	Francja
7. Vicinay AC 14	25 %	Francja
8. Vicinay typ 1	45 %	Francja
9. Vicinay typ 2	45 %	Francja
10. Vicinay typ 3	40 %	Francja
11. Stockes	35 %	Francja
12. D'Hone-Danforth	50 %	Niemcy
13. Schmitt HHP-anker	40 %	Niderlandy
14. Kotwica SHI o dużej sile trzymania, typ ST (standardowa)	30 %	Niderlandy
15. Kotwica SHI o dużej sile trzymania, typ FB (całkowicie wyważona)	30 %	Niderlandy
16. Kotwica Klinsmanna	30 %	Niderlandy
17. Kotwica HA-DU-POWER	50 %	Niemcy”

- e) w instrukcji administracyjnej nr 11 pkt 4, po objaśnieniu dotyczącym pozycji 2 świadectwa wspólnotowego, dodaje się objaśnienie pozycji 10 świadectwa wspólnotowego w brzmieniu:

„10. W odniesieniu do statków dopuszczonych do żeglugi na Renie, tj.

- a) takich, które spełniają w pełni wymogi określone w załączniku II, w tym postanowienia przejściowe określone w rozdziale 24; oraz

- b) takich, które nie korzystają z postanowień przejściowych określonych w rozdziale 24a ani z ograniczeń przewidzianych w załączniku IV;

do tiret »– na wspólnotowych drogach wodnych w strefie (strefach) dodaje się, co następuje:

- a) Renu lub  
b) strefie R.«;

w pkt 4, w objaśnieniu dotyczącym pozycji 43 świadectwa wspólnotowego, wprowadza się następujące zmiany:

„43. Gaśnice przenośne, wymagane na mocy innych przepisów bezpieczeństwa, takich jak np. Europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), nie są w tym miejscu ujęte.”;

- f) w instrukcji administracyjnej nr 17 sekcja 3 otrzymuje brzmienie:

„3. ODBIÓR

3.1. Systemy alarmu przeciwpożarowego muszą być kontrolowane przez eksperta:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;  
b) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;  
c) regularnie co najmniej raz na dwa lata.

W przypadku maszynowni i kotłowni kontrole te należy przeprowadzać w różnych warunkach pracy sprzętu oraz w zmieniających się warunkach wentylacyjnych. Inspekcje, o których mowa w podsekcji c) powyżej, może przeprowadzać także kompetentna osoba z upoważnionej firmy specjalizującej się w systemach gaśniczych.

3.2. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.”;

- g) w instrukcji administracyjnej nr 18 sekcja 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wymogi określone w pkt 2 i 3 należy także uznać za spełnione, jeżeli – w odniesieniu do każdej z dwóch części – spełnione są wymogi dotyczące stateczności określone w sekcji 9.1.0.95.2 Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN).”;

- h) w instrukcji administracyjnej nr 21 sekcja 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Odbiór

8.1. Luminancja systemów oświetlenia dolnego jest kontrolowana przez eksperta

- a) przed uruchomieniem po raz pierwszy;  
b) przed ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;  
c) regularnie co najmniej raz na pięć lat.

Kontrole, o których mowa w podsekcji c) powyżej, może przeprowadzać także kompetentna osoba przeszkolona w zakresie systemów instrukcji bezpieczeństwa.

8.2. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

8.3. Jeżeli po pojedynczym pomiarze luminancja nie spełnia wymogów określonych w niniejszej instrukcji administracyjnej, pomiary należy przeprowadzić w co najmniej dziesięciu równoodległych punktach. Jeżeli ponad 30 % pomiarów nie spełnia wymogów określonych w niniejszej instrukcji administracyjnej, należy wymienić systemy instrukcji bezpieczeństwa. Jeżeli 20–30 % pomiarów nie spełnia wymogów określonych w niniejszej instrukcji administracyjnej, należy ponownie skontrolować systemy instrukcji bezpieczeństwa w terminie jednego roku.”;

i) w instrukcji administracyjnej nr 24 sekcja 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kalibracja i inspekcja detektorów wycieku gazu, wymiana części o ograniczonym okresie użytkowania

4.1. Detektory wycieku gazu są kalibrowane i poddawane inspekcji przez eksperta lub kompetentną osobę zgodnie z zaleceniami wytwórcy:

- a) przed ich uruchomieniem po raz pierwszy;
- b) przed ich ponownym uruchomieniem po jakiegokolwiek poważnej zmianie lub naprawie;
- c) w regularnych odstępach czasu.

Wydaje się zaświadczenie o kalibracji i inspekcji podpisane przez eksperta lub kompetentną osobę i opatrzone datą przeprowadzenia inspekcji.

4.2. Części przeciwgazowych urządzeń ostrzegawczych, które mają ograniczony okres użytkowania, muszą zostać w należyty sposób wymienione przed wygaśnięciem ich określonego okresu eksploatacji.”;

j) dodaje się instrukcje administracyjne nr 26 i 27 w brzmieniu:

#### **„INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 26**

##### **Eksperci i kompetentne osoby**

(art. 1.01 ust. 106 i 107 załącznika II)

##### **Eksperci**

Eksperci mają obowiązek przeprowadzania odbiorów wymagających wiedzy specjalistycznej ze względu na złożoność systemów lub ze względu na wymagany poziom bezpieczeństwa. Do przeprowadzania takich odbiorów dopuszczone są m.in. następujące osoby lub instytucje:

- instytucje klasyfikacyjne dysponujące wymaganą wewnętrzną wiedzą fachową lub odpowiedzialne, na podstawie swojego zezwolenia, za sprowadzanie osób lub instytucji z zewnątrz, a także posiadające wymagane systemy kontroli jakości w odniesieniu do wyboru wspomnianych osób lub instytucji,
- członkowie komisji inspekcyjnych lub pracownicy stosownych organów,
- oficjalnie uznane osoby lub instytucje dysponujące uznaną wiedzą fachową w zakresie inspekcji w odpowiedniej dziedzinie, przy czym komisje inspekcyjne dla statków mogą również wydawać wspomniane dopuszczenie w charakterze agencji publicznych, w najlepszym wypadku w oparciu o system zapewniania jakości. Osobę lub instytucję uważa się także za uznaną, jeżeli ta ostatnia przeszła pomyślnie oficjalną procedurę selekcji, w ramach której dokonuje się określonej oceny dysponowania wymaganą wiedzą specjalistyczną i doświadczeniem.

##### **Kompetentne osoby**

Kompetentne osoby mają na przykład obowiązek dokonywania regularnych kontroli wizualnych oraz kontroli działania sprzętu bezpieczeństwa. Jako kompetentne osoby można zaklasyfikować:

- osoby, które, w oparciu o swoje przeszkolenie i doświadczenie zawodowe, dysponują wystarczającą wiedzą fachową umożliwiającą im dokonanie oceny określonych sytuacji i okoliczności, np. kapitanowie statku, specjaliści ds. bezpieczeństwa w przedsiębiorstwach żeglugowych, członkowie załogi posiadający odpowiednie doświadczenie,
- przedsiębiorstwa, które zdobyły wystarczającą wiedzę specjalistyczną w oparciu o wykonywane regularnie prace, np. stocznie lub firmy instalujące,
- wytwórcy systemów specjalnego przeznaczenia (np. systemów gaśniczych, urządzeń zdalnej obsługi).



**Terminologia**

Niemiecki	Angielski	Francuski	Niderlandzki	Polski
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige	ekspert
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige	kompetentna osoba
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf	upoważniona firma

**Odbiory**

W poniższej tabeli zestawiono wykaz odbiorów, w tym ich częstotliwość oraz rodzaj inspektora wymaganego do ich przeprowadzenia. Niniejsza tabela służy wyłącznie celom informacyjnym.

Przepis	Zagadnienie	Maksymalna przerwa między odbiorami	Inspektor
Art. 6.03 ust. 5	Cylindry hydrauliczne, pompy i silniki	8 lat	Upoważniona firma
Art. 6.09 ust. 3	Napędzane silnikiem urządzenia obsługi	3 lata	Kompetentna osoba
Art. 8.01 ust. 2	Zbiorniki ciśnieniowe	5 lat	Ekspert
Art. 10.03 ust. 5	Gaśnice przenośne	2 lata	Kompetentna osoba
Art. 10.03a ust. 6 lit. d)	Wbudowane systemy gaśnicze	2 lata	Kompetentna osoba lub upoważniona firma
Art. 10.03b ust. 9 lit. b) dd)	Wbudowane systemy gaśnicze	2 lata	Kompetentna osoba lub upoważniona firma
Art. 10.04 ust. 3	Nadmuchiwane szalupy	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
Art. 10.05 ust. 3	Kamizelki ratunkowe	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
Art. 11.12 ust. 6	Dźwigi	10 lat	Ekspert
Art. 11.12 ust. 7	Dźwigi	1 rok	Kompetentna osoba
Art. 14.13	Instalacje gazu płynnego	3 lata	Ekspert
Art. 15.09 ust. 9	Sprzęt ratowniczy	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	
Art. 15.10 ust. 9	Opór izolacji, uziemienie	Przed wygaśnięciem ważności świadectwa wspólnotowego	
Instrukcja administracyjna nr 17	Instalacje alarmowe przeciwpożarowe	2 lata	Ekspert lub kompetentna osoba
Instrukcja administracyjna nr 21	Systemy instrukcji bezpieczeństwa	5 lat	Ekspert lub kompetentna osoba
Instrukcja administracyjna nr 24	Przeciwgazowe urządzenia ostrzegawcze	Zgodnie z instrukcją wytwórcy	Ekspert lub kompetentna osoba

**INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 27****Rekreacyjne jednostki pływające**

(art. 21.02 ust. 2 w związku z art. 7.02, art. 8.05 ust. 5, art. 8.08 ust. 2 i art. 8.10 załącznika II)

**1. Przepisy ogólne**

Rekreacyjne jednostki pływające o długości do 24 metrów, które są wprowadzone do obrotu, muszą spełniać wymogi dyrektywy 94/25/WE (\*) zmienionej dyrektywą 2003/44/WE (\*\*). Zgodnie z art. 3 w związku z art. 2 niniejszej dyrektywy rekreacyjne jednostki pływające o długości co najmniej 20 metrów muszą posiadać wspólnotowe świadectwo żeglugi śródlądowej potwierdzające zgodność jednostki z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku II. Ponieważ należy unikać dwukrotnych inspekcji lub certyfikacji w

odniesieniu do niektórych urządzeń, układów i instalacji nowo zbudowanych rekreacyjnych jednostek pływających, które mogą wynikać z określonych przepisów art. 21.02 załącznika II, niniejsza instrukcja administracyjna zawiera informacje na temat tych wymogów wyszczególnionych w art. 21.02, które są już w stopniu wystarczającym uwzględnione na mocy dyrektywy 94/25/WE.

## 2. Wymogi określone w art. 21.02, które są już uwzględnione na mocy dyrektywy 94/25/WE

W przypadku rekreacyjnych jednostek pływających podlegających dyrektywie 94/25/WE, komisja inspekcyjna nie wymaga, w odniesieniu do wydawania wspólnotowego świadectwa żeglugi śródlądowej (inspekcja początkowa), dalszej inspekcji lub certyfikacji następujących wymogów określonych w art. 21.02 ust. 2 załącznika II, pod warunkiem że jednostka zgłoszona do inspekcji została wprowadzona do obrotu nie więcej niż 3 lata przed datą zgłoszenia do komisji inspekcyjnej oraz że nie dokonano na statku żadnych zmian, przy czym deklaracja zgodności odnosi się do następujących zharmonizowanych norm lub ich odpowiedników:

- art. 7.02: EN ISO 11591:2000, (Dobra widoczność)
- art. 8.05 ust. 5: EN ISO 10088:2001, (Zbiorniki paliwa i przewody paliwowe)
- art. 8.08 ust. 2: EN ISO 15083:2003, (Pompy zęzowe)
- art. 8.10: EN ISO 14509, (Emisja dźwięku)

(\*) Dz.U. L 164 z 30.6.1994, s. 15.

(\*\*) Dz.U. L 214 z 26.8.2003, s. 18".

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

— część I ust. 1 pierwsze dwa zdania otrzymują brzmienie:

„Instytucja klasyfikacyjna musi być w stanie udokumentować szerokie doświadczenie w ocenie projektów i wykonania statków żeglugi śródlądowej. Instytucja klasyfikacyjna musi posiadać całościowy regulamin dotyczący projektowania, budowy i okresowych inspekcji statków żeglugi śródlądowej, w szczególności dotyczący obliczania stateczności zgodnie z częścią 9 rozporządzenia załączonego do Europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), o której mowa w art. 22a.04 i art. 22a.05 załącznika II, który zostanie opublikowany co najmniej w języku niderlandzkim, angielskim, francuskim i niemieckim, oraz jest na bieżąco aktualizowany oraz poprawiany w ramach programów badawczo-rozwojowych.”

— część I ust. 11 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Instytucja klasyfikacyjna opracowuje, realizuje oraz utrzymuje efektywny wewnętrzny system jakości oparty na właściwych częściach uznanych międzynarodowych norm jakości oraz zgodny z normą EN ISO/IEC 17020:2004, w interpretacji przepisów określonej w wymogach dotyczących zasad certyfikacji systemów jakości zintegrowanego systemu zarządzania i kontroli (ZSZIK).”

— część II ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przed uznaniem instytucji klasyfikacyjnej, która nie została zweryfikowana w ramach Przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie przez wszystkie państwa członkowskie Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie, Komisja konsultuje się z sekretariatem Centralnej Komisji.”

— część III otrzymuje brzmienie:

„Część III

**Wykaz uznanych instytucji klasyfikacyjnych**

Na podstawie kryteriów określonych w częściach I i II zgodnie z art. 10 ust. 1 niniejszej dyrektywy obecnie uznane są następujące instytucje klasyfikacyjne:

- 1) Bureau Veritas;
- 2) Germanischer Lloyd;
- 3) Rejestr Lloyd;
- 4) Polski Rejestr Statków SA;
- 5) RINA s.p.a.;
- 6) Rosyjski Morski Rejestr Statków.

Do czasu uznania zgodnie z częściami I i II instytucje klasyfikacyjne, które zostały uznane, zatwierdzone i uprawnione przez państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (\*). zostają obecnie uznane zgodnie z art. 10 niniejszej dyrektywy tylko w odniesieniu do statków pływających wyłącznie na drogach wodnych tego państwa członkowskiego.

(\*) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20”.

## ZAŁĄCZNIK III

Załącznik IX otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IX

**SPRZĘT RADAROWY I WSKAŹNIKI SKRĘTU STOSOWANE NA POKŁADACH STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

ZAWARTOŚĆ

Definicje

- CZĘŚĆ I: Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania instalacji radarowych stosowanych w nawigacji na pokładach statków żeglugi śródlądowej
- CZĘŚĆ II: Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania wskaźników skreću stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej
- CZĘŚĆ III: Przepisy dotyczące badania instalacji i działania sprzętu radarowego i wskaźników skreću stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej
- CZĘŚĆ IV: Świadectwo instalacji i działania sprzętu radarowego i wskaźników skreću stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej
- CZĘŚĆ V: Rejestr właściwych organów, służb technicznych, dopuszczonego radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skreću oraz dopuszczonych firm specjalistycznych
- CZĘŚĆ VI: Sprzęt równoważny

Definicje:

1. »Badanie przed dopuszczeniem« oznacza procedurę badań określoną w części I art. 4 lub części II art. 1.03, którą stosuje służba techniczna w celu zbadania zgodności z wymogami zgodnie z niniejszym załącznikiem. Badanie przed dopuszczeniem stanowi integralną część dopuszczenia.
2. »Dopuszczenie« oznacza procedurę administracyjną, w ramach której państwo członkowskie potwierdza, że sprzęt spełnia wymogi określone w niniejszym załączniku.

W przypadku radarowego sprzętu nawigacyjnego procedura ta obejmuje przepisy zgodnie z art. 5–7 i 9. W przypadku wskaźników skreću procedura obejmuje przepisy zgodnie z częścią II, art. 1.04–1.06 i 1.08.

3. »Świadectwo badania« oznacza dokument, w którym zapisuje się wyniki badania przed dopuszczeniem.
4. »Wnioskodawca« lub »wytwórca« oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną, pod której nazwą, znakiem handlowym lub dowolną inną formą identyfikacji sprzęt przedstawiony do badania jest wytwarzany lub wprowadzany do obrotu handlowego, i która jest odpowiedzialna za wszystkie sprawy związane z badaniem przed dopuszczeniem i procedurą dopuszczenia w odniesieniu do służby technicznej i organu dopuszczającego.
5. »Służba techniczna« oznacza instytucję, organ lub organizację, która wykonuje badania przed dopuszczeniem.
6. »Deklaracja wytwórcy« oznacza deklarację, za pomocą której wytwórca udziela zapewnienia, że sprzęt spełnia powszechnie obowiązujące wymogi minimalne oraz że jest w każdym względzie identyczny z typem przedłożonym do badania.
7. »Deklaracja zgodności« zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1999/5/WE z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności (\*) oznacza deklarację zgodnie z ust. 1 załącznika II do dyrektywy 1999/5/WE, za pomocą której wytwórca potwierdza, że przedmiotowe produkty spełniają obowiązujące wymogi dyrektywy.
8. »Właściwy organ« oznacza oficjalny organ, który wydaje dopuszczenie.

(\*) Dz.U. L 91 z 7.4.1999, s. 10.

## CZĘŚĆ I

**Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania instalacji radarowych stosowanych w nawigacji na pokładach statków żeglugi śródlądowej**

## Spis treści

- Artykuł 1 – Zakres stosowania
- Artykuł 2 – Przeznaczenie radarowego sprzętu nawigacyjnego
- Artykuł 3 – Wymogi minimalne
- Artykuł 4 – Badania przed dopuszczeniem
- Artykuł 5 – Wniosek o badanie przed dopuszczeniem
- Artykuł 6 – Dopuszczenie
- Artykuł 7 – Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia
- Artykuł 8 – Deklaracja wytwórcy
- Artykuł 9 – Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

## Artykuł 1

**Zakres stosowania**

Niniejsze przepisy określają wymogi minimalne dotyczące sprzętu radarowego stosowanego w nawigacji na pokładach statków żeglugi śródlądowej, jak również warunki badania zgodności z tymi wymogami minimalnymi.

## Artykuł 2

**Przeznaczenie radarowego sprzętu nawigacyjnego**

Radarowy sprzęt nawigacyjny ułatwia żeglugę statku, dostarczając czytelny obraz radarowy jego pozycji względem boi, linii brzegowych i struktur nawigacyjnych, jak również umożliwiać rzetelne i odpowiednio wczesne rozpoznanie innych statków i przeszkód wystających ponad powierzchnię wody.

## Artykuł 3

**Wymogi minimalne**

1. Z wyjątkiem wymogów dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej (art. 3.1.b dyrektywy 1999/5/WE) oraz wymogów dotyczących efektywnego wykorzystania widma w celu wyeliminowania szkodliwych zakłóceń, wynikających z art. 3.2 dyrektywy 1999/5/WE, radarowy sprzęt nawigacyjny stosowany na statkach żeglugi śródlądowej musi spełniać wymogi określone w normie europejskiej EN 302194-1:2006.
2. Ust. 1 odnosi się do śródlądowego sprzętu systemu ECDIS, który można użytkować w trybie nawigacyjnym. Wspomniany sprzęt musi ponadto spełniać wymogi norm w odniesieniu do śródlądowego sprzętu systemu ECDIS w wersji ważnej w dniu wydania dopuszczenia.

## Artykuł 4

**Badania przed dopuszczeniem**

1. Zgodność z wymogami minimalnymi określonymi w art. 3 ust. 1 należy ustalić za pomocą badania przed dopuszczeniem.
2. Jeżeli sprzęt uzyska pozytywny wynik badania przed dopuszczeniem, placówka badawcza wydaje świadectwo badania. Jeżeli sprzęt nie spełnia wymogów minimalnych, wnioskodawcę powiadamia się pisemnie o powodach odrzucenia wniosku.

## Artykuł 5

**Wniosek o badanie przed dopuszczeniem**

1. Wnioski o badanie przed dopuszczeniem radarowych instalacji nawigacyjnych należy przedkładać służbie technicznej.

Służby techniczne notyfikuje się Komisji Europejskiej.

2. Do każdego wniosku muszą być dołączone następujące dokumenty:
  - a) szczegółowe opisy techniczne;
  - b) kompletny zestaw dokumentacji instalacyjnej i serwisowej;
  - c) szczegółowe instrukcje obsługi;
  - d) skrócona instrukcja obsługi; oraz
  - e) w stosownych przypadkach, poświadczenie wykonanych wcześniej badań.
3. W przypadku gdy nie jest zamiarem wnioskodawcy, aby deklaracja zgodności na mocy dyrektywy 1999/5/WE została ustanowiona jednocześnie z dopuszczeniem, deklarację zgodności należy przedłożyć wraz z wnioskiem o badanie przed dopuszczeniem.

#### Artykuł 6

##### Dopuszczenie

1. Dopuszczenie przyznaje właściwy organ na podstawie świadectwa badania. Właściwy organ powiadamia Komisję Europejską o sprzęcie, dla którego wydał dopuszczenie. W stosownym zawiadomieniu należy zamieścić przyznany numer dopuszczenia, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza dopuszczenia oraz datę dopuszczenia.
2. Każdy właściwy organ lub służba techniczna wyznaczone przez właściwy organ są upoważnione do wyboru sprzętu z serii produkcyjnej na potrzeby inspekcji w dowolnym momencie.

Jeżeli podczas inspekcji zostaną ujawnione defekty sprzętu, dopuszczenie może zostać wycofane.

Dopuszczenie zostaje wycofane przez organ, który je wydał.

#### Artykuł 7

##### Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny:
  - a) nazwą wytwórcy;
  - b) określeniem handlowym sprzętu;
  - c) typem sprzętu; oraz
  - d) numerem seryjnym.
2. Numer dopuszczenia przyznany przez właściwy organ należy przytwierdzić w sposób nieusuwalny na wyświetlaczu w taki sposób, aby był wyraźnie widoczny po instalacji sprzętu.

Elementy składowe numeru dopuszczenia: e-NN-NNN

e = Unia Europejska

NN = kod państwa dopuszczenia, gdzie

01 = Niemcy	08 = Republika Czeska
02 = Francja	09 = Hiszpania
03 = Włochy	11 = Zjednoczone Królestwo
04 = Niderlandy	12 = Austria
05 = Szwecja	13 = Luksemburg
06 = Belgia	14 = Szwajcaria
07 = Węgry	17 = Finlandia

18 =	Dania	27 =	Słowacja
19 =	Rumunia	29 =	Estonia
20 =	Polska	32 =	Łotwa
21 =	Portugalia	34 =	Bułgaria
23 =	Grecja	36 =	Litwa
24 =	Irlandia	49 =	Cypr
26 =	Słowenia	50 =	Malta

NNN = trzycyfrowy numer, który zostanie określony przez właściwy organ.

3. Numeru dopuszczenia używa się jedynie w połączeniu z powiązanim dopuszczeniem.

Przygotowanie i przytwierdzenie numeru dopuszczenia należy do obowiązków wnioskodawcy.

#### Artykuł 8

#### **Deklaracja wytwórcy**

Do każdej jednostki sprzętu musi być dołączona deklaracja wytwórcy.

#### Artykuł 9

#### **Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ**

1. Wszelkie zmiany dokonane w sprzęcie już dopuszczonym powodują wycofanie dopuszczenia. W każdym przypadku, gdy planowane są zmiany, do właściwej służby technicznej należy przesłać na piśmie szczegółowe informacje.

2. Po konsultacji ze służbą techniczną właściwy organ podejmuje decyzję co do tego, czy dopuszczenie stosuje się nadal, czy też konieczna jest inspekcja lub nowe badanie przed dopuszczeniem.

W razie przyznania nowego badania przed dopuszczeniem przyznawany jest nowy numer dopuszczenia.

### CZĘŚĆ II

#### **Przepisy dotyczące wymogów minimalnych oraz warunków badania wskaźników skrętu stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej**

#### Spis treści

#### ROZDZIAŁ 1

##### **Przepisy ogólne**

Artykuł 1.01 – Zakres stosowania

Artykuł 1.02 – Przeznaczenie wskaźnika skrętu

Artykuł 1.03 – Badanie przed dopuszczeniem

Artykuł 1.04 – Wniosek o badanie przed dopuszczeniem

Artykuł 1.05 – Dopuszczenie

Artykuł 1.06 – Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia

Artykuł 1.07 – Deklaracja wytwórcy

Artykuł 1.08 – Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

#### ROZDZIAŁ 2

##### **Ogólne wymogi minimalne dla wskaźników skrętu**

Artykuł 2.01 – Konstrukcja, projekt

Artykuł 2.02 – Emisje uboczne i kompatybilność elektromagnetyczna

Artykuł 2.03 – Użytkowanie

Artykuł 2.04 – Instrukcje użytkownika

Artykuł 2.05 – Instalacja czujnika

### ROZDZIAŁ 3

#### **Minimalne wymagania operacyjne dla wskaźników skrętu**

Artykuł 3.01 – Gotowość operacyjna wskaźnika skrętu

Artykuł 3.02 – Wskazania prędkości zmiany kursu

Artykuł 3.03 – Zakresy pomiaru

Artykuł 3.04 – Precyzja wskazywanej prędkości zmiany kursu

Artykuł 3.05 – Czułość

Artykuł 3.06 – Monitorowanie działania

Artykuł 3.07 – Obojętność na normalne ruchy statku

Artykuł 3.08 – Obojętność na pola magnetyczne

Artykuł 3.09 – Wskaźniki urządzeń typu slave

### ROZDZIAŁ 4

#### **Minimalne wymagania techniczne dla wskaźników skrętu**

Artykuł 4.01 – Użytkowanie

Artykuł 4.02 – Urządzenia amortyzujące

Artykuł 4.03 – Podłączanie dodatkowego sprzętu

### ROZDZIAŁ 5

#### **Warunki i metodyka badania wskaźników skrętu**

Artykuł 5.01 – Bezpieczeństwo, zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna

Artykuł 5.02 – Emisje uboczne

Artykuł 5.03 – Procedura badania

Dodatek: Maksymalne tolerancje błędów wskazania wskaźników skrętu

### ROZDZIAŁ 1

#### **Przepisy ogólne**

##### Artykuł 1.01

#### **Zakres stosowania**

Niniejsze przepisy określają wymagania minimalne dotyczące wskaźników skrętu stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej, jak również warunki badania zgodności z tymi wymogami minimalnymi.

##### Artykuł 1.02

#### **Przeznaczenie wskaźnika skrętu**

Wskaźnik skrętu przeznaczony jest do wspomaganie nawigacji radarowej oraz do mierzenia i wskazywania stopnia obrotu statku w kierunku lewej lub prawej burty.

##### Artykuł 1.03

#### **Badanie przed dopuszczeniem**

1. Zgodność z wymogami minimalnymi dotyczącymi wskaźników skrętu zgodnie z rozdziałami 2–4 należy ustalić za pomocą badania przed dopuszczeniem.
2. Jeżeli sprzęt uzyska pozytywny wynik badania przed dopuszczeniem, służba techniczna wydaje świadectwo badania. Jeżeli sprzęt nie spełnia wymogów minimalnych, wnioskodawca zostaje pisemnie powiadomiony o powodach odrzucenia wniosku.



*Artykuł 1.04***Wniosek o badanie przed dopuszczeniem**

1. Wnioski o badanie przed dopuszczeniem wskaźnika skrętu przedkłada się służbie technicznej.

Służby techniczne notyfikuje się Komisji Europejskiej.

2. Do każdego wniosku muszą być dołączone następujące dokumenty:

- a) szczegółowe opisy techniczne;
- b) kompletny zestaw dokumentacji instalacyjnej i serwisowej;
- c) instrukcje użytkowania.

3. Za pomocą badań wnioskodawca musi ustalić bądź zlecić ustalenie, czy sprzęt spełnia wymogi minimalne określone w niniejszych przepisach.

Wyniki badania oraz sprawozdania pomiarowe należy załączyć do wniosku.

Wspomniane dokumenty oraz informacje uzyskane w trakcie badania przechowuje właściwy organ.

*Artykuł 1.05***Dopuszczenie**

1. Dopuszczenie przyznaje właściwy organ na podstawie świadectwa badania.

Właściwy organ powiadamia Komisję Europejską o sprzęcie, który dopuścił. W stosownym zawiadomieniu należy zamieścić przyznany numer dopuszczenia, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza dopuszczenia oraz datę dopuszczenia.

2. Każdy właściwy organ lub służba techniczna wyznaczone przez właściwy organ są upoważnione do wyboru sprzętu z serii produkcyjnej na potrzeby inspekcji w dowolnym momencie.

Jeżeli podczas inspekcji zostaną ujawnione defekty sprzętu, dopuszczenie może zostać wycofane.

Dopuszczenie zostaje wycofane przez organ, który je wydał.

*Artykuł 1.06***Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia**

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny

- a) nazwą wytwórcy;
- b) oznaczeniem handlowym sprzętu;
- c) typem sprzętu; oraz
- d) numerem seryjnym.

2. Numer dopuszczenia przyznany przez właściwy organ należy przytwierdzić w sposób nieusuwalny na jednostce kontrolnej w taki sposób, aby był wyraźnie widoczny po instalacji sprzętu.

Elementy składowe numeru dopuszczenia: e-NN-NNN

e = Unia Europejska

NN = kod państwa dopuszczenia

01 = Niemcy	18 = Dania
02 = Francja	19 = Rumunia
03 = Włochy	20 = Polska
04 = Niderlandy	21 = Portugalia
05 = Szwecja	23 = Grecja
06 = Belgia	24 = Irlandia
07 = Węgry	26 = Słowenia
08 = Republika Czeska	27 = Słowacja
09 = Hiszpania	29 = Estonia
11 = Zjednoczone Królestwo	32 = Łotwa
12 = Austria	34 = Bułgaria
13 = Luksemburg	36 = Litwa
14 = Szwajcaria	49 = Cypr
17 = Finlandia	50 = Malta

NNN = trzycyfrowy numer, który zostanie określony przez właściwy organ.

3. Numeru dopuszczenia używa się jedynie w połączeniu z powiązaniem dopuszczeniem.

Wytworzenie i przytwierdzenie numeru dopuszczenia należy do obowiązków wnioskodawcy.

#### Artykuł 1.07

##### **Deklaracja wytwórcy**

Do każdej jednostki sprzętu musi być dołączona deklaracja wytwórcy.

#### Artykuł 1.08

##### **Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ**

1. Wszelkie zmiany dokonane w sprzęcie już dopuszczonym powodują wycofanie dopuszczenia.

W każdym przypadku, gdy planowane są zmiany, do upoważnionej służby technicznej należy przesłać na piśmie szczegółowe informacje.

2. Po konsultacji ze służbą techniczną właściwy organ podejmuje decyzję co do tego, czy dopuszczenie stosuje się nadal, czy też konieczna jest inspekcja lub nowe badanie przed dopuszczeniem.

W razie przyznania nowego badania przed dopuszczeniem przyznawany jest nowy numer dopuszczenia.

## ROZDZIAŁ 2

### **Ogólne wymogi minimalne dla wskaźników skrętu**

#### Artykuł 2.01

##### **Konstrukcja, projekt**

1. Wskaźniki skrętu muszą być odpowiednie do użytkowania na pokładach statków żeglugi śródlądowej.

2. Konstrukcja i projekt sprzętu muszą być zgodne z dobrą praktyką inżynierską – zarówno pod względem układów mechanicznych, jak i elektrycznych.

3. W razie braku jakiegokolwiek konkretnego przepisu w załączniku II lub w niniejszym załączniku, wymogi i metody badania zawarte w normie europejskiej EN 60945:2002 stosuje się do zasilania, bezpieczeństwa, wzajemnych interferencji sprzętu na statku, bezpiecznej odległości kompasu, odporności na wpływy klimatu, wytrzymałości mechanicznej, wpływów środowiska, emisji dźwięków słyszalnych oraz oznaczeń sprzętu.

Ponadto sprzęt musi spełniać wszelkie wymogi określone w niniejszym załączniku przy temperaturach otoczenia w zakresie 0–40 °C.

#### Artykuł 2.02

### Emisje uboczne i kompatybilność elektromagnetyczna

#### 1. Wymogi ogólne:

Wskaźniki skreту muszą spełniać wymogi dyrektywy 2004/108/WE (\*) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej oraz uchylającej dyrektywę 89/336/EWG.

#### 2. Emisje uboczne:

W zakresach częstotliwości 156–165 MHz, 450–470 MHz i 1,53–1,544 GHz natężenie pola nie może przekroczyć wartości 15  $\mu\text{V/m}$ . Podane wartości natężenia pola stosuje się w odległości badawczej wynoszącej 3 metry od badanego sprzętu.

#### Artykuł 2.03

### Użytkowanie

#### 1. Sprzęt nie powinien posiadać większej liczby elementów regulacyjnych, niż jest to konieczne dla właściwego użytkowania.

Projekt, oznaczenia i manipulacja elementami regulacyjnymi muszą umożliwiać ich proste, jednoznaczne i szybkie użycie. Ich ułożenie powinno zapobiegać, w miarę możliwości, błędom użytkownika.

Elementy regulacyjne, które nie są niezbędne do normalnego użytkowania, nie mogą być bezpośrednio dostępne.

#### 2. Wszelkie elementy regulacyjne i wskaźniki muszą być opatrzone symbolami lub oznaczeniami w języku angielskim. Symbole muszą spełniać wymogi określone w normie europejskiej EN 60417:1998.

Wszelkie cyfry i litery muszą mieć wysokość co najmniej 4 mm. Jeżeli istnieje możliwość wykazania, że z przyczyn technicznych nie jest możliwe zastosowanie cyfr i liter o wysokości 4 mm, oraz jeżeli dla celów użytkowania mniejsze cyfry i litery są możliwe do zaakceptowania, dozwolone jest ich zmniejszenie do 3 mm.

#### 3. Sprzęt musi być zaprojektowany w taki sposób, aby błędy w użytkowaniu nie powodowały jego zawodności.

4. Wszelkie funkcje przekraczające wymogi minimalne, na przykład instalacje umożliwiające połączenie z innym sprzętem, muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby sprzęt spełniał wymogi minimalne w każdych warunkach.

#### Artykuł 2.04

### Instrukcje użytkowania

Do każdego urządzenia należy dostarczyć szczegółową instrukcję obsługi. Musi być ona dostępna w językach angielskim, francuskim, niderlandzkim i niemieckim oraz musi zawierać przynajmniej następujące informacje:

- a) aktywacja i użytkowanie;
- b) konserwacja i serwis;
- c) ogólne instrukcje bezpiecznego użytkowania.

#### Artykuł 2.05

### Instalacja czujnika

Kierunek instalacji w stosunku do linii stępki należy wskazać na jednostce czujnika wskaźnika skreту. Należy dostarczyć instrukcje instalacji sprzętu, tak by zapewnić największą możliwą obojętność na pozostałe normalne ruchy statku.

(\*) Dz.U. L 390 z 31.12.2004, s. 24.

## ROZDZIAŁ 3

**Minimalne wymagania operacyjne dla wskaźników skrętu**

## Artykuł 3.01

**Gotowość operacyjna wskaźnika skrętu**

1. Od momentu włączenia wskaźnik skrętu musi być w pełni operacyjny w ciągu 4 minut i powinien funkcjonować w wymaganych granicach tolerancji dla precyzji wskazań.
2. Sygnał ostrzegawczy powinien informować, że wskaźnik jest włączony. Musi być możliwe jednoczesne obserwowanie wskaźnika i manipulowanie nim.
3. Piloty bezprzewodowe nie są dozwolone.

## Artykuł 3.02

**Wskazania prędkości zmiany kursu**

1. Prędkość zmiany kursu musi być wskazywana na skali linearnej z punktem zero umieszczonym pośrodku. Musi istnieć możliwość odczytania kierunku i stopnia prędkości zmiany kursu z niezbędną precyzją. Dozwolone są wyłącznie wskaźniki igłowe oraz tabele słupkowe.
2. Długość skali wskaźnika musi wynosić co najmniej 20 cm; skala może być okrągła lub prostoliniowa.  
Skale liniowe mogą mieć wyłącznie położenie poziome.
3. Wskaźniki wyłącznie cyfrowe nie są dozwolone.

## Artykuł 3.03

**Zakresy pomiaru**

Wskaźniki skrętu mogą mieć co najmniej jeden zakres pomiaru. Zalecane są następujące zakresy pomiaru:

- 30 °/minutę
- 60 °/minutę
- 90 °/minutę
- 180 °/minutę
- 300 °/minutę.

## Artykuł 3.04

**Precyzja wskazywanej prędkości zmiany kursu**

Wskazywana wartość prędkości zmiany kursu nie może odbiegać o więcej niż 2 % od maksymalnej wartości mierzalnej, względnie więcej niż o 10 % od wartości rzeczywistej, w zależności od tego, która z nich jest wyższa (zob.: dodatek).

## Artykuł 3.05

**Czułość**

Próg operacyjny musi być mniejszy lub równy zmianie prędkości kątowej odpowiadającej 1 % wartości wskazywanej.

## Artykuł 3.06

**Monitorowanie działania**

1. Jeżeli wskaźnik skrętu nie funkcjonuje w wymaganym zakresie precyzji, musi to zostać wskazane.
2. Jeżeli używany jest żyroskop, każdy krytyczny spadek stopnia rotacji żyroskopu musi być sygnalizowany przez wskaźnik. Krytyczny spadek stopnia rotacji żyroskopu to taki spadek, który obniża precyzję o 10 %.

## Artykuł 3.07

**Obojętność na normalne ruchy statku**

1. Kołysanie poprzeczne statku z kątami przechyłu do 10° przy prędkości kątowej do 4° na sekundę nie może powodować błędów pomiarowych przekraczających przewidziane zakresy tolerancji.
2. Podobne czynniki, które mogą wystąpić w czasie cumowania, nie mogą powodować błędów pomiarowych przekraczających przewidziane zakresy tolerancji.

## Artykuł 3.08

**Obojętność na pola magnetyczne**

Wskaźnik skrętu musi być obojętny na pola magnetyczne występujące zazwyczaj na pokładzie statku.

## Artykuł 3.09

**Wskaźniki urządzeń typu slave**

Wskaźniki urządzeń typu slave muszą spełniać wszystkie wymogi odnoszące się do wskaźników skrętu.

## ROZDZIAŁ 4

**Minimalne wymogi techniczne dla wskaźników skrętu**

## Artykuł 4.01

**Użytkowanie**

1. Wszelkie elementy regulacyjne muszą być ułożone w taki sposób, aby podczas ich użytkowania żadna informacja nie była niewidoczna oraz aby nawigacja radarowa odbywała się bez przeszkód.
2. Wszystkie elementy regulacyjne i wskaźniki muszą być wyposażone w oświetlenie nierażące wzroku, dostosowane do warunków oświetleniowych otoczenia i dające się regulować do zera za pomocą odrębnego nastawnika.
3. Operowanie elementami regulacyjnymi musi odbywać się w taki sposób, aby przesunięcie w prawo lub do góry miało pozytywny skutek dla zmiennej, a przesunięcie w lewo lub w dół – negatywny.
4. Jeżeli zastosowane zostaną przyciski, musi być możliwe ich dotykowe zlokalizowanie i uruchomienie. Przyciski muszą mieć również wyraźnie wyczuwalny punkt włączania. Jeżeli przyciski mają wiele funkcji, musi być widoczne, który poziom hierarchiczny jest aktywny.

## Artykuł 4.02

**Urządzenia amortyzujące**

1. System czujników musi być amortyzowany dla wartości krytycznych. Stała amortyzacji (63 % wartości granicznej) nie może przekraczać 0,4 sekundy.
2. Wskaźnik musi być amortyzowany dla wartości krytycznych.

Powinien istnieć element regulacyjny służący do dodatkowego zwiększania amortyzacji wskaźnika.

W żadnym razie stała amortyzacji nie może przekroczyć pięciu sekund.

## Artykuł 4.03

**Podłączanie dodatkowego sprzętu**

1. Jeśli wskaźnik skrętu może zostać podłączony do wskaźników typu slave lub podobnego sprzętu, sygnał prędkości zmiany kursu musi być dostępny w formie analogowego sygnału elektrycznego. Ponadto wskaźnik skrętu może posiadać interfejs cyfrowy zgodnie z ust. 2.

Sygnał ten musi być wskazywany przy galwanicznej izolacji od ziemi i ekwiwalencie napięcia analogowego 20 mV/°/min  $\pm$  5 % oraz maksymalnym oporze wewnętrznym 100 omów.

Polaryzacja musi być dodatnia, jeśli statek skręca w kierunku prawej burty i ujemna, kiedy skręca w kierunku lewej.

Próg operacyjny nie może przekroczyć 0,3°/minutę.

Błąd zera nie może przekraczać 1°/minutę w temperaturze 0–40 °C.

Kiedy wskaźnik jest włączony, a jego czujnik nie jest wystawiony na oddziaływanie ruchu, uboczne napięcie na sygnale wychodzącym mierzone niskozakresowym (low pass) filtrem zakresu pasma (pass band) o częstotliwości 10 Hz nie może przekraczać 10 mV.

Sygnał prędkości zmiany kursu musi być odbierany bez żadnej dodatkowej amortyzacji poza granicami, o których mowa w art. 4.02 ust. 1.

2. Interfejs cyfrowy musi być zaprojektowany zgodnie z normami europejskimi EN 61162-1: 2008, EN 61162-2: 1998 i EN 61162-3: 2008.

3. Sprzęt musi być wyposażony w zewnętrzny przycisk alarmowy. Przycisk ten musi być zainstalowany w postaci przerywnika izolacji galwanicznej.

Alarm powinien musi być uruchamiany przez zamknięcie kontaktu:

- a) jeżeli wskaźnik skreću jest wyłączony; lub
- b) jeżeli wskaźnik skreću nie jest w trybie gotowości do działania; lub
- c) jeżeli kontrola funkcji zareagowała na niedopuszczalnie duży błąd (art. 3.06).

## ROZDZIAŁ 5

### **Warunki i metodyka badania dla wskaźników skreću**

#### *Artykuł 5.01*

#### **Bezpieczeństwo, zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna**

Zasilanie, bezpieczeństwo, interferencje ze sprzętem pokładowym, bezpieczna odległość kompasu, odporność na warunki klimatyczne, wytrzymałość mechaniczna, wpływ na środowisko naturalne oraz emisja dźwięków słyszalnych zostaną poddane badaniu zgodnie z normą europejską EN 60945:2002.

#### *Artykuł 5.02*

#### **Emisje uboczne**

Pomiary emisji ubocznych przeprowadza się zgodnie z normą europejską EN 60945:2002 w zakresie częstotliwości 30–2000 MHz.

Wymogi określone w art. 2.02 ust. 2 muszą zostać spełnione.

#### *Artykuł 5.03*

#### **Procedura badania**

1. Wskaźniki skreću bada się w warunkach nominalnych i granicznych. W tym kontekście, aż do obowiązującej wartości granicznej, badaniu poddaje się wpływ napięcia operacyjnego i temperatury otoczenia.

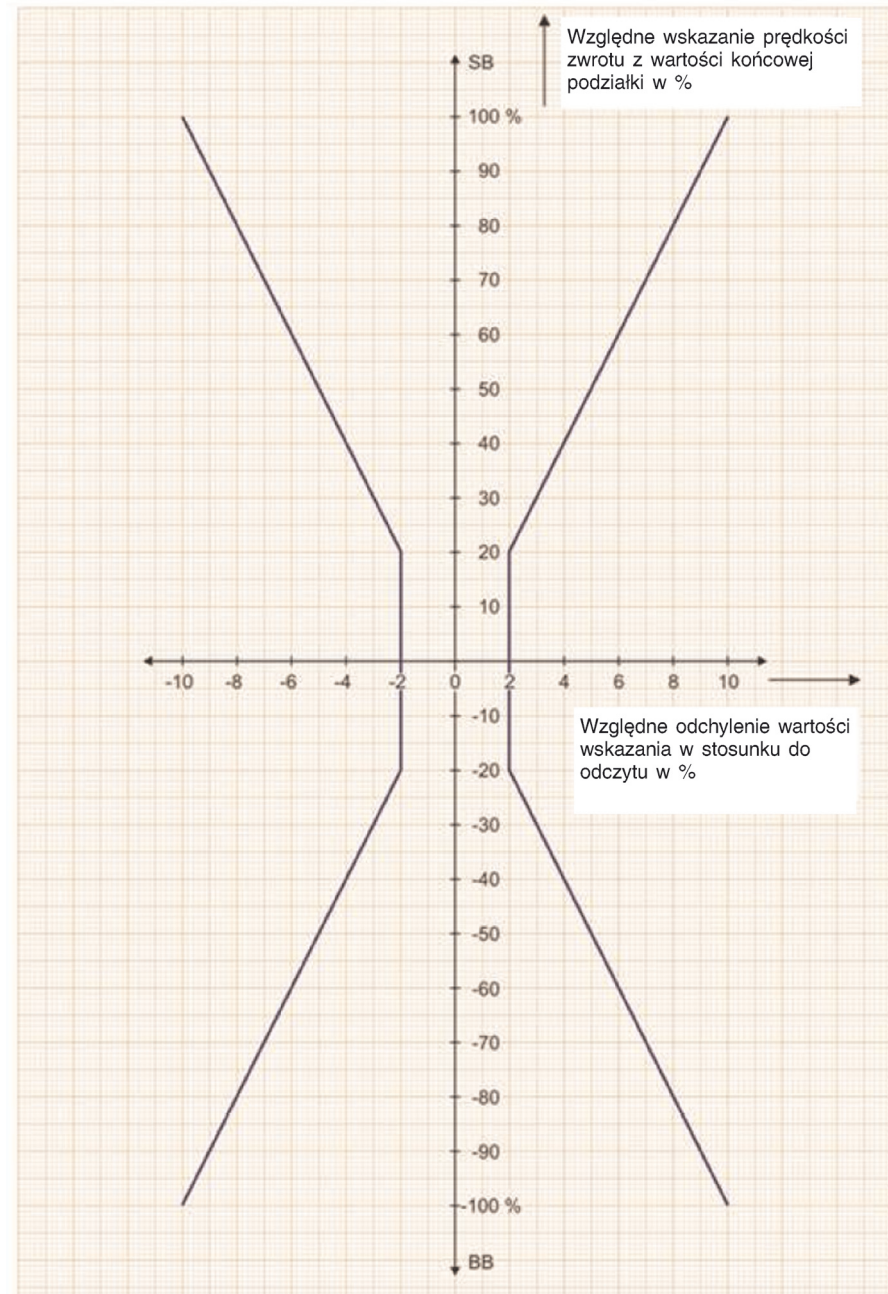
Ponadto za pomocą nadajników radiowych ustala się maksymalne pole magnetyczne w pobliżu wskaźników.

2. W warunkach opisanych w ust. 1 błędy wskaźnika muszą utrzymywać się w ramach tolerancji wyznaczonych w załączniku.

3. Wszystkie wymogi minimalne określone w rozdziałach 2–4 muszą zostać spełnione.

Dodatek

Rysunek 1

**Maksymalne tolerancje błędów wskazania wskaźników skrętu**

## ZĘŚĆ III

**Przepisy dotyczące badania instalacji i działania sprzętu radarowego i wskaźników skrętu stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej**

## Spis treści

- Artykuł 1 – Przepisy ogólne
- Artykuł 2 – Dopuszczone firmy specjalistyczne
- Artykuł 3 – Wymogi dla zasilania pokładowego
- Artykuł 4 – Instalacja anteny radaru
- Artykuł 5 – Instalacja wyświetlacza i jednostki kontrolnej
- Artykuł 6 – Instalacja wskaźnika skrętu
- Artykuł 7 – Instalacja czujnika pozycji
- Artykuł 8 – Badanie instalacji i działania
- Artykuł 9 – Świadectwo instalacji i działania

## Artykuł 1

**Przepisy ogólne**

1. Badania instalacji i działania systemów radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu należy przeprowadzać zgodnie z następującymi przepisami.
2. Wyłącznie sprzęt dopuszczony przy użyciu:
  - a) dopuszczenia zgodnie z:
    - aa) częścią I art. 6; lub
    - bb) częścią II art. 1.05; lub
  - b) dopuszczone przy użyciu dopuszczenia uznanego za równoważne zgodnie z częścią VI; oraz
  - c) oznaczone odpowiednim numerem dopuszczeniasą dopuszczone do instalacji.

## Artykuł 2

**Dopuszczone firmy specjalistyczne**

1. Instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu może być przeprowadzana wyłącznie przez specjalistyczne firmy dopuszczone przez właściwy organ. Właściwe organy odpowiedzialne za dopuszczenie notyfikuje się Komisji Europejskiej.
2. Dopuszczenie może zostać wycofane przez właściwy organ.
3. Właściwy organ bezzwłocznie notyfikuje Komisji Europejskiej firmy specjalistyczne, które dopuścił.

## Artykuł 3

**Wymogi dla zasilania pokładowego**

Wszystkie źródła zasilania pokładowego dla sprzętu radarowego i wskaźników skrętu muszą być wyposażone w odrębne przypisane im urządzenia bezpieczeństwa i, jeśli to możliwe, być bezusterkowe.

## Artykuł 4

**Instalacja anteny radaru**

1. Antenę radaru należy zainstalować możliwie najbliżej osi podłużnej statku. W pobliżu anteny nie powinny występować żadne przeszkody prowadzące do powstawania fałszywego echa lub niepożądanych cieni; w razie konieczności antenę należy zamontować w części dziobowej statku. Elementy montażowe oraz mocujące anteny radaru w położeniu operacyjnym muszą być wystarczająco stabilne, aby umożliwić radarowemu sprzętowi nawigacyjnemu działanie w wymaganych przedziałach dokładności.
2. Po korekcy błędu kąтового w montażu i uruchomieniu sprzętu różnica między kreską kursową a linią osi podłużnej statku nie może przekraczać 1 stopnia.



**Artykuł 5****Instalacja wyświetlacza i jednostki kontrolnej**

1. Wyświetlacz i jednostkę kontrolną należy zainstalować w sterówce w taki sposób, aby ocena obrazu radaru i użytkowanie radarowego sprzętu nawigacyjnego odbywały się bez żadnych trudności. Orientacja azymutowa obrazu radarowego musi być zgodna z normalną sytuacją otoczenia. Uchwyty i regulatory powinny być skonstruowane w sposób umożliwiający ich zablokowanie w dowolnej pozycji z wyeliminowaniem wibracji.
2. Podczas nawigacji radarowej sztuczne oświetlenie nie może być odbijane w kierunku operatora radaru.
3. Jeżeli jednostka kontrolna nie jest częścią wyświetlacza, należy ją zlokalizować w obudowie w odległości 1 metra od wyświetlacza. Piloty bezprzewodowe nie są dozwolone.
4. Jeżeli zainstalowane są wskaźniki typu slave, powinny one być zgodne z przepisami odnoszącymi się do sprzętu do nawigacji radarowej.

**Artykuł 6****Instalacja wskaźnika skrętu**

1. Wskaźnik skrętu musi być umiejscowiony przed sternikiem i w jego polu widzenia.
2. Układ czujników należy zainstalować w miarę możliwości na śródokręciu, w sposób poziomy oraz wyrównany do osi podłużnej statku. Miejsce instalacji powinno być w miarę możliwości pozbawione wibracji oraz podlegać jedynie umiarkowanym wahaniom temperatury. Jednostka wskaźnika powinna być w miarę możliwości zainstalowana powyżej wyświetlacza radaru.
3. Jeżeli zainstalowane są wskaźniki typu slave, muszą one spełniać wymogi odnoszące się do wskaźników skrętu.

**Artykuł 7****Instalacja czujnika pozycji**

W przypadku śródlądowego sprzętu systemu ECDIS używanego w trybie nawigacyjnym, czujnik pozycji (np. antena DGPS) musi zostać zainstalowany w sposób zapewniający jego działanie z najwyższą możliwą precyzją i bez niekorzystnych wpływów struktur leżących powyżej i sprzętu nadawczego na pokładzie statku.

**Artykuł 8****Badania instalacji i działania**

Przed pierwszym uruchomieniem sprzętu po instalacji lub po odnowieniu lub rozszerzeniu świadectwa wspólnotowego (z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w art. 2.09 ust. 2 załącznika II) oraz po każdej zmianie wprowadzonej na statku, która może mieć wpływ na warunki operacyjne sprzętu, właściwy organ lub służba techniczna wyznaczona przez właściwy organ lub firma dopuszczona na podstawie art. 2 musi przeprowadzić badanie instalacji i działania. W tym celu muszą zostać spełnione następujące warunki:

- a) zasilanie powinno posiadać odrębne urządzenie zabezpieczające;
- b) napięcie operacyjne mieści się w granicach tolerancji;
- c) okablowanie i jego instalacja są zgodne z przepisami załącznika II oraz, w stosownych przypadkach, ADN;
- d) liczba obrotów anteny wynosi przynajmniej 24 na minutę;
- e) w sąsiedztwie anteny nie znajdują się przeszkody zakłócające nawigację;
- f) wyłącznik bezpieczeństwa anteny, o ile występuje, jest gotowy do działania;
- g) rozkład wyświetlacza, wskaźników skrętu oraz jednostek kontroli/elementów regulacyjnych jest ergonomiczny i przyjazne dla użytkownika;
- h) kreska kursu radarowego sprzętu nawigacyjnego nie odchyła się od osi podłużnej statku o więcej niż 1 stopień;

- i) precyzja wyświetlaczy zasięgu i azymutu spełnia wymogi (pomiar w oparciu o znane cele);
- j) linearność w krótkim zasięgu jest poprawna (pchanie i ciągnięcie);
- k) wyświetlany zasięg minimalny powinien być nie większy niż 15 metrów;
- l) centrum obrazu jest widoczne, a jego średnica nie przekracza 1 mm;
- m) fałszywe echo wywołane odbiciami i niepożądanymi cieniami na kresce kursowej nie występuje lub nie naraża bezpieczeństwa żeglugi;
- n) redukcje zakłóceń pochodzących od morza i deszczu (STC i FTC w ustawieniach domyślnych) oraz powiązane z nimi instrumenty kontrolne funkcjonują poprawnie;
- o) regulacja wzmocnienia jest sprawna;
- p) ostrość oraz definicja obrazu są poprawne;
- q) kierunek skrętu statku jest zgodny ze wskazaniami wskaźnika skrętu, a pozycja zero w kierunku naprzód jest poprawna;
- r) sprzęt radarowy nie jest czuły na przekaz ze sprzętu radiowego statku ani na interferencje z innymi źródłami na pokładzie;
- s) radarowy sprzęt nawigacyjny lub wskaźnik skrętu nie powinny wchodzić w interferencje z innym sprzętem pokładowym.

Ponadto, w przypadku śródlądowego sprzętu systemu ECDIS:

- t) statystyczny błąd pozycji wpływający na mapę nie może przekroczyć 2 m;
- u) statystyczny błąd kąta fazy wpływający na mapę nie może przekroczyć 1 stopnia.

#### Artykuł 9

#### Świadectwo instalacji i działania

Po pomyślnym ukończeniu badania zgodnie z art. 8 właściwy organ, służba techniczna lub dopuszczona firma wydaje świadectwo zgodne ze wzorem przedstawionym w części IV. Świadectwo to należy stale przechowywać na pokładzie.

Jeżeli warunki badania nie zostały spełnione, sporządza się wykaz usterek. Służba techniczna lub dopuszczona firma wycofuje względnie przesyła wszystkie istniejące świadectwa do właściwego organu.

#### CZĘŚĆ IV

(WZÓR)

#### Świadectwo instalacji i działania radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej

Nazwa/typ statku: .....

Europejski numer identyfikacyjny statku: .....

Właściciel statku: .....

Nazwa/nazwisko: .....

Adres: .....

**Radarowy sprzęt nawigacyjny**

Numer: .....

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Numer dopuszczenia	Numer seryjny

**Wskaźniki skrętu**

Numer: .....

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Numer dopuszczenia	Numer seryjny

Niniejszym zaświadcza się, że radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu zainstalowane na tym statku spełniają wymogi określone w części III załącznika IX do dyrektywy 2006/87/WE, dotyczącej badania instalacji i działania systemów nawigacji radarowej i wskaźników skrętu stosowanych na pokładach statków żeglugi śródlądowej.

**Dopuszczona firma specjalistyczna/służba techniczna/właściwy organ (\*)**

Nazwa: .....

Adres: .....

Pieczęć/Odciskpieczęci

Miejscowość .....

Data .....

Podpis

(\*) Niepotrzebne skreślić

**CZĘŚĆ V**

(WZÓR)

## 1. Rejestr właściwych organów ds. Dopuszczenia radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

Państwo	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail
Belgia				
Bułgaria				
Dania				
Niemcy				
Estonia				
Finlandia				
Francja				
Grecja				
Włochy				
Irlandia				
Łotwa				
Litwa				
Luksemburg				
Malta				
Niderlandy				
Austria				
Polska				

Państwo	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail
Portugalia				
Rumunia				
Szwecja				
Szwajcaria				
Hiszpania				
Słowacja				
Słowenia				
Republika Czeska				
Węgry				
Zjednoczone Królestwo				
Cypr				

Jeżeli nie podano organu, dany kraj nie wskazał właściwego organu.

2. Rejestr dopuszczonego radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Posiadacz dopuszczenia	Data dopuszczenia	Właściwy organ	Numer dopuszczenia

3. Rejestr radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu dopuszczonych na podstawie równoważnych dopuszczeń:

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Posiadacz dopuszczenia	Data dopuszczenia	Właściwy organ	Numer dopuszczenia

4. Rejestr specjalistycznych firm dopuszczonych do celów instalacji lub wymiany radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

**Belgia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Bułgaria**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Dania**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Niemcy**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Estonia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Finlandia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Francja**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczenia firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Grecja**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Włochy**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Irlandia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Łotwa**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Litwa**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Luksemburg**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Malta**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Niderlandy**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Austria**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Polska**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Portugalia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Rumunia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Szwecja**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Szwajcaria**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Hiszpania**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Słowacja**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Słowenia**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Republika Czeska**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Węgry**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Zjednoczone Królestwo**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczanej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

**Cypr**

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

Jeżeli nie określono dopuszczonej firmy, w danym państwie nie przyznano firmom dopuszczenia.

5. Rejestr placówek badawczych wyznaczonych do badania przed dopuszczeniem radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail	Państwo

**CZĘŚĆ VI****Sprzęt równoważny**

1. Radarowy sprzęt nawigacyjny: dopuszczenia na podstawie rezolucji 1989-II-33 Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie z dnia 19 maja 1989 r. ostatnio zmienionej rezolucją 2008-II-11 z dnia 27 listopada 2008 r. (\*).
2. Wskaźniki skrętu: dopuszczenia na podstawie rezolucji 1989-II-34 Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie z dnia 19 maja 1989 r. ostatnio zmienionej rezolucją 2008-II-11 z dnia 27 listopada 2008 r. (\*).
3. Radarowy sprzęt nawigacyjny i wskaźniki skrętu zainstalowane i funkcjonujące są zgodne z rezolucją 1989-II-35 Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie z dnia 19 maja 1989 r. ostatnio zmienionej rezolucją 2008-II-11 z dnia 27 listopada 2008 r. (\*).

(\*) Wymogi dotyczące instalacji i funkcjonowania radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu do celów żeglugi na Renie.”