



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 11 października 2021 r.

Poz. 1840

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 1 września 2021 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 894).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje odnośnika nr 2 oraz § 2 i § 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 894), które stanowią:

„²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2108 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającą dyrektywę Rady 2009/45/WE w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 40).”

„§ 2. Nowe i istniejące statki pasażerskie w żegludze krajowej zbudowane z materiału równoważnego, o którym mowa w § 2 pkt 18b rozporządzenia zmienianego w § 1, przed dniem 20 grudnia 2017 r. podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w rozdziale 3 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 22 grudnia 2025 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 1 września 2021 r. (poz. 1840)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 9 grudnia 2014 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie²⁾

Na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 680 oraz z 2021 r. poz. 234) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Przepisów rozporządzenia, z wyjątkiem rozdziałów 3 i 4, nie stosuje się do statków o obcej przynależności.

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jachtów morskich;
- 2) statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich;
- 3) statków niepodlegających wpisowi do rejestru okrętowego lub rejestru prowadzonego przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) Konwencja o liniach ładunkowych – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy;
- 3) Konwencja o zapobieganiu zderzeniom – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy;
- 4) Kodeks HSC – Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS³⁾;
- 5) Kodeks FSS – Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego, określony w prawidło 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS⁴⁾;
- 6) Kodeks LSA – Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych, określony w prawidło 3 rozdziału III Konwencji SOLAS⁵⁾;

¹⁾ Obecnie działem administracji rządowej – gospodarka morską kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:
– dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 m i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.),
– dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. WE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286, z późn. zm.),
– dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz. Urz. UE L 323 z 03.12.2008, str. 33, z późn. zm.),
– dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.).

³⁾ Rezolucja IMO MSC.97(73) Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, 2000 (Kodeks HSC 2000) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

⁴⁾ Rezolucja IMO MSC.98(73) Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 1).

⁵⁾ Rezolucja IMO MSC.48(66) Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (Kodeks LSA) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

- 7) Kodeks IMDG – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, określony w prawidło 1 rozdziału VII Konwencji SOLAS⁶⁾;
- 8) Kodeks IMSBC – Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, określony w prawidło 1-1 rozdziału VI Konwencji SOLAS⁷⁾;
- 9) żegluga międzynarodowa – żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem żeglugi uprawianej przez statki pasażerskie odbywające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa;
- 10) żegluga krajowa – żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) żegluga przybrzeżna – żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 12) żegluga osłonięta – żeglugę na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Wiślanym, w Zatoce Puckiej oraz części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej;
- 13) żegluga portowa – żeglugę w granicach portów, a także na akwenie od północnej granicy portu Szczecin do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4, na Kanale Piastowskim, Zalewie Kamieńskim i w cieśninie Dziwnie do pławy W2;
- 14)⁸⁾ osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się – każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;
- 15) szybki statek pasażerski – statek określony w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów, przy czym szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m³, a maksymalna prędkość jest mniejsza niż 20 węzłów;
- 16) nowy statek pasażerski w żegludze krajowej – statek, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r., przy czym za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo 1% przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 17) nowy statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾ – statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 października 2004 r., przy czym za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo 1% przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 18) istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej – statek pasażerski w żegludze krajowej, który nie jest nowym statkiem pasażerskim w żegludze krajowej;
- 18a)¹⁰⁾ statek obsługujący instalacje morskie – statek wykorzystywany do przewozu i zakwaterowania personelu przemysłowego, który nie wykonuje na statku pracy mającej istotne znaczenie dla działalności statku;
- 18b)¹⁰⁾ materiał równoważny – stop aluminium lub jakiegokolwiek inny materiał niepalny, który sam lub dzięki użytej izolacji w końcowym etapie standardowej próby ogniowej wykazuje właściwości strukturalne i odporność równoważne właściwościom stali, przy czym przez standardową próbę ogniową rozumie się badanie, w którym próbki odpowiednich

⁶⁾ Rezolucja IMO MSC.328(90) Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

⁷⁾ Rezolucja IMO MSC.268(85) Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 894), które weszło w życie z dniem 28 maja 2020 r.

⁹⁾ Ze zmianą wprowadzoną przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

¹⁰⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

grodzi lub pokładów są poddawane w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych, 2010, o którym mowa w prawie 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS¹¹⁾;

- 18c)¹⁰⁾ minimalna wysokość dziobu minimalną wysokość dziobu określoną w prawie 39 Konwencji o liniach ładunkowych;
- 18d)¹⁰⁾ istotne naprawy, zmiany i modyfikacje – jedno z następujących działań:
- a) każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródookręcia,
 - b) każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
 - c) każdą zmianę znacznie wydłużającą okres eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń dla pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - d) każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski;
- 19) istniejący statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾ – statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾, który nie jest nowym statkiem pasażerskim typu ro-ro⁹⁾;
- 20) wiek statku – wiek statku w latach, liczony od daty jego przekazania armatorowi po ukończeniu budowy;
- 21) pełny pokład – pokład zamknięty, wystawiony na działanie warunków pogodowych, posiadający zamontowane na stałe zamknięcia wszystkich otworów w części wystawionej na działanie tych warunków i poniżej którego wszystkie otwory w burtach są wyposażone w zamontowane na stałe zamknięcia, odporne co najmniej na działanie tych warunków; pełny pokład może być pokładem wodoszczelnym lub mieć konstrukcję równoważną, polegającą na tym, że pokład niewodoszczelny jest w całości osłonięty odporną na działanie warunków pogodowych konstrukcją o odpowiedniej wytrzymałości, a także jest wyposażony w zamontowany na stałe system zamknięć odpornych na działanie tych warunków;
- 22) uszkodzony pokład ro-ro – uszkodzony przedział ładunkowy typu ro-ro lub specjalny przedział ładunkowy, o którym mowa w prawie 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS;
- 23) wolna burta po uszkodzeniu – najmniejszą odległość między uszkodzonym pokładem ro-ro a wodnicą pływania w miejscu uszkodzenia, ustaloną po awarii, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro.

Rozdział 2

Warunki w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi

§ 3. Statek może być używany w żegludze morskiej, jeżeli spełnia wymagania bezpieczeństwa żeglugi dotyczące:

- 1) wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe;
- 2) obsady łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw ratunkowych;
- 3) wyposażenia w urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe;
- 4) urządzeń do podejmowania pilota;
- 5) alarmów i ćwiczeń;
- 6) ochrony przeciwpożarowej;
- 7) zarządzania bezpieczną eksploatacją statku w podróży morskiej.

§ 4. 1. W zakresie, o którym mowa w § 3 pkt 1, statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej, uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, wyposaża się zgodnie z rozdziałem III Konwencji SOLAS.

2. Rozmieszczenie, sposób instalowania i oznakowania środków i urządzeń ratunkowych oraz wyposażenie statków w środki i urządzenia ratunkowe określa Kodeks LSA.

¹¹⁾ Rezolucja IMO MSC.307(88) Międzynarodowy Kodeks Stosowania Procedur Prób Ogniowych (Kodeks FTP) (Dz. Urz. MGiŻŚ z 2020 r. poz. 11).

§ 5. 1. Liczbę, rodzaj i rozmieszczenie środków i urządzeń ratunkowych na:

- 1)¹²⁾ statkach pasażerskich w żegludze krajowej:
 - a) o długości poniżej 24 m,
 - b) bez napędu mechanicznego,
 - c) zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne,
 - d) uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
 - e) obsługujących instalacje morskie,
 - f) szybkich uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
- 2) statkach towarowych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek,
- 3) statkach rybackich o długości poniżej 24 m,
- 4) statkach specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia,
- 5) statkach towarowych i specjalistycznych o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiających żeglugę krajową

– określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wymagania dotyczące wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe statków pasażerskich w żegludze krajowej, innych niż wymienione w ust. 1 pkt 1, są określone w załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich (Dz. Urz. UE L 163 z 25.06.2009, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2009/45/WE”.

3. Wymagania dotyczące wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe statków rybackich o długości 24 m i powyżej są określone w załącznikach I i II do dyrektywy Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającej zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej (Dz. Urz. WE L 34 z 09.02.1998, str. 1, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 3, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 97/70/WE”.

§ 6. Znajdujące się na statku środki i urządzenia ratunkowe oraz przedmioty stanowiące ich wyposażenie utrzymuje się w należyтым stanie technicznym i w stałej gotowości do użycia.

§ 7. W składzie załogi statku powinny znajdować się osoby posiadające kwalifikacje do dowodzenia oraz obsługi łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw ratunkowych, potwierdzone ważnym świadectwem ratownika lub starszego ratownika, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ustawy.

§ 8. 1. Dla każdej znajdującej się na statku łodzi ratunkowej i ratowniczej powinno być wyznaczonych co najmniej dwóch członków załogi statku posiadających kwalifikacje określone w § 7, przy czym jednego z nich kapitan statku wyznacza na dowódcę łodzi, a drugiego na jego zastępcę.

2. Do obsługi łodzi motorowej powinien być wyznaczony członek załogi znający obsługę silnika.

§ 9. Do obsługi każdej tratwy ratunkowej kapitan statku wyznacza co najmniej jednego członka załogi posiadającego kwalifikacje, o których mowa w § 7. W przypadku wyznaczenia do obsługi tratwy ratunkowej więcej niż jednego członka załogi kapitan statku wyznacza dowódcę tratwy.

§ 10. 1. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych i radiowych oraz środków sygnałowych, w które powinien być wyposażony statek morski uprawiający żeglugę międzynarodową, określają postanowienia rozdziałów IV i V Konwencji SOLAS oraz postanowienia części C i D Konwencji o zapobieganiu zderzeniom.

2. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych i radiowych oraz środków sygnałowych, w które powinny być wyposażone:

- 1) statki pasażerskie w żegludze krajowej,
- 2) statki towarowe o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek,

¹²⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

- 3) statki rybackie, wliczając w to statki, które przetwarzają swoje połowy,
 - 4) statki specjalistyczne o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia,
 - 5) statki o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiające żeglugę krajową
- określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Znajdujące się na statku urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe, sposób ich zainstalowania i rozmieszczenia powinny odpowiadać wymaganiom określonym w przepisach technicznych uznanej organizacji upoważnionej do wykonywania zadań administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „upoważnioną uznaną organizacją”.

4. Środki do radiowej łączności dwukierunkowej oraz transpondery radarowe stanowiące wyposażenie jednostek ratunkowych powinny być przechowywane na statku w należytym stanie technicznym i w gotowości do umieszczenia w środkach ratunkowych.

§ 11. 1. Statki wyposaża się w niezbędne do prowadzenia nawigacji w czasie danej podróży aktualne zestawy map morskich, wydawnictw i podręczników oraz w przybory nawigacyjne, a także teksty umów międzynarodowych i przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu.

2. Minimalny zestaw wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. Na statkach przewożących ładunki inne niż stałe i płynne ładunki masowe powinna znajdować się instrukcja mocowania ładunku opracowana zgodnie z Kodeksem bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunku¹³⁾, o którym mowa w prawidło 5 rozdziału VI Konwencji SOLAS.

§ 12. 1. Statki odbywające podróże morskie, w czasie których zachodzi prawdopodobieństwo korzystania z usług pilota morskiego, wyposaża się w urządzenia do podejmowania pilota zgodnie z Konwencją SOLAS, których zgodność budowy z wymaganiami tej konwencji została potwierdzona przez upoważnioną uznaną organizację.

2. Urządzenie do podejmowania pilota utrzymuje się w stałej gotowości do użycia.

3. Zamocowanie urządzenia do podejmowania pilota, wejście pilota na statek i jego zejście ze statku nadzoruje oficer pokładowy.

§ 13. 1. Na statku obowiązują następujące alarmy:

- 1) alarm ogólny;
- 2) alarm pożarowy.

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

- 1) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującym po nich jednym dźwiękiem długim (.....–), kilkakrotnie powtórzonych;
- 2) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim (..–), kilkakrotnie powtórzone.

3. Kapitan statku, za pomocą rozgłośni statkowej lub innych środków łączności wewnętrznej, po sygnale alarmu ogólnego informuje o rodzaju zagrożenia.

4. Polecenie opuszczenia statku jest ostatnią fazą alarmu ogólnego i powinno być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (–). Kapitan statku za pomocą rozgłośni statkowej lub innych środków łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić statek.

¹³⁾ Rezolucja IMO A.714(17) Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunku (Kodeks CSS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

§ 14. 1. Na statku powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy uwzględniający:

- 1) znajdujące się na statku wyposażenie ratunkowe, ratownicze, radiokomunikacyjne, pożarowe i awaryjne oraz do zwalczania zanieczyszczeń;
- 2) listę załogi;
- 3) listę osób niebędących członkami załogi.

2. Na statku, na którym znajdują się pomieszczenia dla pasażerów, powinny znajdować się również, sporządzone w języku, którym posługują się pasażerowie, lub w języku angielskim, a na statku uprawiającym żeglugę krajową – w języku polskim, tablice informacyjne dla pasażerów, określające:

- 1) sygnały alarmów i ich charakterystykę;
- 2) sposób zachowania się pasażerów w przypadku ogłoszenia alarmu;
- 3) sposób zakładania pasa ratunkowego lub ubrania ratunkowego.

3. Na statku pasażerskim wyznacza się osoby do pomocy pasażerom w sytuacjach zagrożenia. Osoby te podczas alarmów i w sytuacjach zagrożenia powinny być łatwo identyfikowalne oraz potrafić skutecznie komunikować się z pasażerami w języku, którym posługują się pasażerowie, lub w języku angielskim. W przypadku gdy komunikacja werbalna jest nieskuteczna, osoby te powinny móc porozumieć się z pasażerami przy pomocy innych środków.

4. Rozkłady alarmowe i instrukcje alarmowe dla poszczególnych statków opracowują armatorzy zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia.

5. Na statkach innych niż pasażerskie, na których liczba członków załogi wynosi mniej niż 5 osób, sposób postępowania załogi w sytuacjach zagrożenia oraz niezbędne ćwiczenia w tym zakresie określa armator.

§ 15. 1. W celach szkoleniowych na statkach przeprowadza się alarmy ćwiczebne dla załogi oraz alarmy próbne dla pasażerów.

2. Alarmy ćwiczebne i próbne ogłasza się po uprzednim zawiadomieniu załogi lub pasażerów o terminie ich przeprowadzenia.

3. Alarmy ćwiczebne i próbne przeprowadza się zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia.

§ 16. Na statku powinien znajdować się sprzęt awaryjny do likwidowania przecieków i ratowania statku przed zatonięciem w ilości i rodzaju określonych przez armatora w procedurach bezpieczeństwa na statku z uwzględnieniem wielkości i konstrukcji statku oraz rodzaju uprawianej przez niego żeglugi.

§ 17. Konstrukcje zabezpieczenia przeciwpożarowego statków oraz wyposażenie tych statków w stałe urządzenia i instalacje gaśnicze określają przepisy techniczne upoważnionej uznanej organizacji.

§ 18. 1. Sprzęt pożarniczy stanowiący wyposażenie statków powinien spełniać wymagania Kodeksu FSS oraz przepisów technicznych upoważnionej uznanej organizacji.

2. Sprzęt pożarniczy jest:

- 1) używany wyłącznie do celów ratowniczo-gaśniczych lub szkoleniowych;
- 2) utrzymywany w należytym stanie technicznym i w gotowości do natychmiastowego użycia podczas podróży i postoju statku w porcie.

3. Rodzaj, liczbę, rozmieszczenie i sposób przeprowadzania kontroli sprzętu pożarniczego na statku określa część A załącznika nr 5 do rozporządzenia.

§ 19. 1. Dla statków:

- 1) nowo wybudowanych lub przebudowanych oraz istniejących, podlegających Konwencji SOLAS,
- 2) pasażerskich, zbiornikowców, chemikaliowców i gazowców, niezależnie od ich pojemności i rodzaju uprawianej żeglugi,

- 3) niepodlegających Konwencji SOLAS z napędem własnym o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej,
- 4) nowo wybudowanych, przebudowanych i po remoncie, udających się w podróż próbną z personelem nienależącym do załogi statku o liczebności powyżej 12 osób

– opracowuje się plan ochrony przeciwpożarowej.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej:

- 1) opracowuje się w językach polskim i angielskim, a na statkach w żegludze krajowej – w języku polskim;
- 2) wywiesza się w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopię przechowuje kapitan statku wraz z innymi dokumentami; na statkach podlegających Konwencji SOLAS dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS, jako plan dla jednostek ochrony przeciwpożarowej; w przypadku statków w żegludze krajowej pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim.

3. Plan ochrony przeciwpożarowej opracowuje i przechowuje armator zgodnie z częścią B załącznika nr 5 do rozporządzenia.

4. Dla statków innych niż wymienione w ust. 1 rodzaj i liczbę sprzętu pożarniczego oraz jego rozmieszczenie określa wykaz minimalnego wyposażenia w sprzęt pożarniczy, opracowany zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia.

§ 20. Statki przewożące ładunki niebezpieczne wyposaża się w dodatkowe środki ochrony przeciwpożarowej służące do zwalczania zagrożeń związanych z przewozem ładunków niebezpiecznych, zgodnie z wymaganiami Kodeksu IMDG i Kodeksu IMSBC.

§ 21. Szczególne wymagania dotyczące ochrony przeciwpożarowej:

- 1) statków pasażerskich w żegludze krajowej, o których mowa w § 25, określa załącznik I do dyrektywy 2009/45/WE;
- 2) statków rybackich o długości 24 m i powyżej określają załączniki I, II i IV do dyrektywy 97/70/WE.

§ 22. 1. Statki pasażerskie oraz inne statki o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiające żeglugę międzynarodową, z wyjątkiem statków rybackich, oraz armatorzy tych statków powinni spełniać wymagania w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją, wynikające z postanowień Konwencji SOLAS i Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, określone w rozdziale IX Konwencji SOLAS.

2. W żegludze krajowej, z wyłączeniem żeglugi portowej, wymagania, o których mowa w ust. 1, stosuje się do:

- 1) statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾;
- 2) statków pasażerskich, innych niż statki pasażerskie typu ro-ro⁹⁾, klasy A i B oraz
- 3) statków towarowych, w tym ruchomych platform wiertniczych, o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej.

Rozdział 3

Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich w żegludze krajowej

§ 23.¹⁴⁾ 1. Przepisy rozdziału stosuje się do:

- 1) nowych i istniejących statków pasażerskich o długości 24 m i powyżej,
- 2) szybkich statków pasażerskich

– uprawiających żeglugę krajową.

2. Przepisów rozdziału nie stosuje się do:

- 1) statków pasażerskich, które są:
 - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami o napędzie żaglowym, w tym wyposażonymi w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych,
 - c) statkami bez napędu mechanicznego,

¹⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

- d) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i w stosunku do których nie stosuje się wymagań dotyczących szybkich statków pasażerskich, określonych w Kodeksie HSC, lub dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej¹⁵⁾,
 - e) statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
 - f) oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed 1965 r. lub replikami tych statków, w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych, w tym również statkami przeznaczonymi do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i sztuki żeglarskiej, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami sztuki żeglarskiej i techniki,
 - g) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową,
 - h) statkami obsługującymi instalacje morskie, lub
 - i) łodziami typu tender, przewożonymi na statku i używanymi do przewozu więcej niż 12 pasażerów z zakotwiczonego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
- 2) szybkich statków pasażerskich, które są:
- a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową, lub
 - c) statkami obsługującymi instalacje morskie.

§ 24. 1.¹⁶⁾ Statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w zależności od obszaru, po którym pływają, dzieli się na klasy:

- 1) klasa A – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach A, B, C i D,
- 2) klasa B – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach B, C i D,
- 3) klasa C – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarach C i D,
- 4) klasa D – statki pasażerskie uprawiające żeglugę krajową w obszarze D

– których wykazy określają przepisy wydane na podstawie art. 86 ust. 10 ustawy.

2. Dla szybkich statków pasażerskich obowiązują kategorie określone w rozdziale 1 Kodeksu HSC.

§ 25. W przypadku statków pasażerskich klasy A, B, C i D:

- 1) konstrukcja oraz utrzymanie kadłuba, silników głównych i pomocniczych, urządzeń elektrycznych i automatycznych powinny spełniać wymagania techniczne określone przez upoważnioną uznaną organizację;
- 2) stosuje się wymagania dotyczące wyposażenia nawigacyjnego, radiokomunikacji, bezpieczeństwa żeglugi i przewozu ładunku, określone w rozdziałach IV, V i VI Konwencji SOLAS.

§ 26. 1. Nowe statki pasażerskie powinny być wyposażone w pełny pokład, a ponadto statki pasażerskie:

- 1) klasy A – powinny spełniać wymagania:
 - a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz
 - b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;
- 2) klasy B, C i D – powinny spełniać wymagania dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, środków ratunkowych oraz wyposażenia radiowego – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;
- 3)¹⁷⁾ o długości 24 m i powyżej powinny spełniać wymagania określone w Konwencji o liniach ładunkowych, z zastrzeżeniem ust. 3.

¹⁵⁾ Rezolucja IMO A.373(X) Kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (Kodeks DSC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

¹⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

¹⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE.

3.¹⁸⁾ Statki pasażerskie klasy D są zwolnione z wymagań dotyczących minimalnej wysokości dziobu.

§ 27. 1. Istniejące statki pasażerskie:

- 1) klasy A – powinny spełniać wymagania:
 - a) określone postanowieniami Konwencji SOLAS oraz
 - b) dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów oraz środków ratunkowych – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;
- 2) klasy B – powinny spełniać wymagania dotyczące konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, środków ratunkowych oraz wyposażenia radiowego – określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE;
- 3) klas C i D – powinny, z zastrzeżeniem ust. 3, spełniać wymagania:
 - a) określone w rozdziale III załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, dotyczące środków ratunkowych, oraz
 - b) określone przepisami państwa bandery, odpowiadające poziomowi bezpieczeństwa określonego przepisami rozdziałów II-1 i II-2 załącznika I do dyrektywy 2009/45/WE, dotyczącymi konstrukcji statku, jego podziału wodoszczelnego, stateczności, urządzeń siłowni oraz urządzeń elektrycznych, ochrony przeciwpożarowej, wykrywania i gaszenia pożarów, z uwzględnieniem szczególnych warunków eksploatacji w obszarach żeglugi krajowej, po których mogą pływać statki klas C i D.

2. W przypadku statków klasy A, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jeżeli Konwencja SOLAS pozostawia rozstrzygnięcie do uznania właściwemu organowi administracji morskiej, stosuje się wymagania określone w załączniku I do dyrektywy 2009/45/WE.

3.¹⁹⁾ Dla statków, o których mowa w ust. 1 pkt 3, za pośrednictwem właściwego organu administracji państwa bandery uzyskuje się zgodę właściwego organu administracji morskiej państwa portu na zastosowanie przepisów, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b. W przypadku gdy właściwy organ administracji morskiej państwa portu uzna stosowanie takich przepisów za niezasadne, powiadamia o tym właściwy organ Komisji Europejskiej.

4. (uchylony).²⁰⁾

§ 27a.²¹⁾ Istotne naprawy, zmiany i modyfikacje nowych i istniejących statków pasażerskich oraz zainstalowane w ich ramach wyposażenie powinny spełniać wymagania dla statków pasażerskich określone w § 26 ust. 1 pkt 1 i 2. Za zmiany istotne nie uważa się zmian, których wyłącznym celem jest podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.

§ 28. Konstrukcja szybkich statków pasażerskich oraz ich wyposażenie powinny spełniać wymagania określone przez upoważnioną uznaną organizację.

§ 29. 1. Armatorzy uprawiający żeglugę krajową, po zasięgnięciu opinii organizacji reprezentujących osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się, umożliwiają tym osobom bezpieczny dostęp do wszystkich statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz do szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy w dniu 1 października 2004 r. lub później.

2. O ile jest to możliwe, środki podejmowane w przypadku, o którym mowa w ust. 1, obejmują:

- 1) konstrukcję i wyposażenie statku umożliwiające osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się łatwe i bezpieczne wejście na statek i zejście z niego oraz swobodny dostęp do międzypokładów;
- 2) rozmieszczenie w odpowiednich miejscach oznakowania widocznego i czytelnego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;

¹⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

¹⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

²⁰⁾ Przez § 1 pkt 7 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

²¹⁾ Dodany przez § 1 pkt 8 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

- 3) środki słownego i wzrokowego przekazywania osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się komunikatów, takich jak ogłoszenia o opóźnieniach, zmianach w rozkładzie czy usługach pokładowych;
- 4) takie rozmieszczenie systemów i przycisków alarmowych, aby były zauważalne i dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- 5) takie rozmieszczenie korytarzy, przejść, drzwi i poręczy, które umożliwi przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich, oraz taką konstrukcję wind, pokładów samochodowych, poczekalni pasażerskich, pomieszczeń mieszkalnych i toalet, aby były dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

3. W przypadku statków pasażerskich klas A, B, C i D oraz szybkich statków pasażerskich, wykorzystywanych w transporcie publicznym, których stępka została położona lub które znajdowały się na podobnym etapie budowy przed dniem 1 października 2004 r., środki wymienione w ust. 2 stosuje się, o ile jest to uzasadnione i możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych.

Rozdział 4

Szczególne wymagania stateczności statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾

§ 30. 1. Przepisy rozdziału stosuje się do statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾, bez względu na ich banderę, w żegludze na linii regularnej uprawianej między portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa.

2. Przepisy § 31, § 32 i § 35 stosuje się do:

- 1) nowych statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾ klas A, B i C w żegludze krajowej;
- 2) istniejących statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾ klas A i B w żegludze krajowej.

3. Do promów pasażerskich typu ro-ro, o których mowa w ust. 2 pkt 2, nie stosuje się wymagań określonych w § 31, § 32 i § 35, w przypadku gdy zostaną wycofane z eksploatacji do osiągnięcia przez nie wieku 30 lat, jednak nie później niż do dnia 1 października 2015 r.

§ 31. 1. Szczególne wymagania stateczności statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾ określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

2. Spełnianie szczególnych wymogów stateczności potwierdza certyfikat określony w przepisach wydanych na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy.

§ 32. 1. Nie naruszając wymogów prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS dotyczących podziału wodocznego i stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, statki pasażerskie typu ro-ro⁹⁾, o których mowa w § 30, powinny spełniać szczególne wymagania stateczności.

2. Spełnienie wymogów prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS przez statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾ pływający wyłącznie na obszarach, w których znacząca wysokość fal nie przekracza 1,5 m, uznaje się za równoważne szczególnym wymaganiom stateczności.

3. Za równoważne obliczeniom dokonywanym zgodnie z pkt 4 i 6 załącznika nr 6 do rozporządzenia przyjmuje się wyniki próby modelowej, przeprowadzonej dla danego statku zgodnie z wymaganiami określonymi w dodatku do załącznika I do dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 22, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286) poświadczające, że statek nie przewróci się, doznając szkody określonej w prawidło 8.4 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS w najmniej korzystnym miejscu uszkodzenia w warunkach, o których mowa w pkt 2 załącznika nr 6 do rozporządzenia, oraz w warunkach nieregularnego falowania.

4. Organ inspekcyjny, stosując szczególne wymagania stateczności, posługuje się wytycznymi określonymi w załączniku II do dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro, o ile ich zastosowanie jest możliwe oraz są one zgodne z konstrukcją statku.

§ 33. Do wyznaczenia poziomu wody na pokładzie samochodowym statków pasażerskich typu ro-ro⁹⁾ stosuje się szczególne wymagania stateczności, z uwzględnieniem wartości znaczącej wysokości fali, które w ciągu roku nie zostają przekroczone z prawdopodobieństwem większym niż 10%.

§ 34. Jeżeli trasa podróży statku przebiega przez więcej niż jeden obszar wyznaczony zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 86 ust. 12 ustawy, po którym pływają statki pasażerskie typu ro-ro⁹⁾ uprawiające żeglugę pasażerską na linii regularnej do lub z portów Rzeczypospolitej Polskiej, statek powinien spełniać szczególne wymagania stateczności odpowiadające najwyższym wartościom znaczącej wysokości fali, określonym dla tych obszarów.

§ 35. 1. Armator uprawiający całoroczną żeglugę pasażerską na linii regularnej, zamierzający wprowadzić do eksploatacji dodatkowy statek pasażerski typu ro-ro⁹⁾, realizujący tę żeglugę w okresie krótszym niż sześć miesięcy, najpóźniej w terminie jednego miesiąca przed rozpoczęciem żeglugi pisemnie powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego.

2. Armator zamierzający uprawiać sezonową żeglugę pasażerską na linii regularnej w okresie nieprzekraczającym sześciu miesięcy, najpóźniej w terminie trzech miesięcy przed rozpoczęciem żeglugi, powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego.

3. W przypadku gdy działalność, o której mowa w ust. 1 i 2, ma miejsce w czasie, kiedy znacząca wysokość fali dla danego okresu eksploatacji jest niższa niż określona dla eksploatacji całorocznej, stosując szczególne wymagania stateczności w celu wyznaczenia poziomu wysokości wody na pokładzie, można użyć wartości znaczącej wysokości fali, mającej zastosowanie do takiego krótszego okresu eksploatacji. Wartość ta powinna zostać uzgodniona z państwami członkowskimi Unii Europejskiej, położonymi na końcach trasy statku, a gdy jest to uzasadnione i możliwe – także z państwami trzecimi.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 36. Szybkie statki pasażerskie:

- 1) zbudowane lub poddane znaczącym naprawom, zmianom lub modyfikacjom w dniu 1 stycznia 1996 r. lub później powinny spełniać wymogi prawideł 2 i 3 rozdziału X Konwencji SOLAS, chyba że:
 - a) ich stępkę położono lub jednostka znajdowała się na podobnym etapie budowy nie później niż w dniu 4 czerwca 1998 r.,
 - b) ich dostawa oraz oddanie do eksploatacji nastąpiło w ciągu sześciu miesięcy od daty, o której mowa w lit. a, oraz
 - c) w całości spełniają wymagania przepisów dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
- 2) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i spełniające wymogi określone w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich, określonym w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, kontynuują działalność żeglugową na podstawie przepisów tego kodeksu;
- 3) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i niespełniające wymogów określonych w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich nie mogą uprawiać pasażerskiej żeglugi krajowej, chyba że uprawiały taką żeglugę przed dniem lub w dniu 4 czerwca 1998 r.; w takim przypadku jednostki te mogą uzyskać zezwolenie na kontynuowanie takich podróży i powinny spełniać wymagania dotyczące jednostek dynamicznie unoszonych, określone przepisami IMO¹³⁾.

§ 37. Istniejące promy pasażerskie typu ro-ro, które w dniu 17 maja 2003 r. spełniały wymogi prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS w zakresie podziału wodoszczelnego oraz stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, powinny spełniać szczególne wymagania stateczności promów pasażerskich typu ro-ro nie później niż w dniu 1 października 2015 r.

§ 38. W przypadku statku zbudowanego przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, uprawiającego żeglugę portową, żeglugę osłoniętą, wychodzącego na redę lub którego okres eksploatacji do czasu likwidacji wynosi mniej niż 2 lata, nie jest wymagane spełnienie wymagań w zakresie konstrukcji i wyposażenia statku określonych w rozporządzeniu, jeżeli niespełnienie tych wymagań wynika ze względów konstrukcyjnych, fakt ten został potwierdzony w drodze inspekcji statku i został wydany certyfikat zwolnienia, o którym mowa w rozdziale 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313).

§ 39. Statki zostaną dostosowane do przepisów rozporządzenia w zakresie wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 40. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²²⁾ ²³⁾

²²⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 13 stycznia 2015 r.

²³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczególnych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 1452, z 2006 r. poz. 515 oraz z 2011 r. poz. 496), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768) utraciło moc z dniem 26 lipca 2013 r.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r.

Załącznik nr 1²⁴⁾

LICZBA, RODZAJ I ROZMIESZCZENIE ŚRODKÓW I URZĄDZEŃ RATUNKOWYCH NA STATKACH

I. Postanowienia ogólne

1. Ilekroć wyposażenie w środki ratunkowe uzależnione jest od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. poz. 247 i 248).
2. Środki i urządzenia ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS, Kodeksie LSA i *ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. poz. 899, z późn. zm.)*²⁵⁾ oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko wyposażenia nowo montowanego.
3. Armator sporządza plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. Plan może być połączony z planem ochrony przeciwpożarowej pod warunkiem zachowania czytelności i przejrzystości.
4. Znajdujące się na statku niesprawne, a niewymagane przez przepisy rozporządzenia urządzenia ratunkowe, demontuje się i usuwa ze statku.
5. „Skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą statku” oznacza urządzenie gwarantujące podniesienie nieprzytomnego rozbitka. Skuteczność urządzenia sprawdza się za pomocą praktycznego ćwiczenia polegającego na wyrzuceniu manekina za burtę statku będącego w ruchu i wciągnięciu go na pokład przez załogę.
6. Na statkach pasażerskich przed odcumowaniem statku przeprowadza się instruktaż dla pasażerów dotyczący rozmieszczenia pasów ratunkowych, dróg ewakuacyjnych i miejsc zbiórek oraz demonstruje się zakładanie pasa ratunkowego, z tym że czynności tych nie przeprowadza się w przypadku rejsów, których czas trwania nie przekracza 30 minut.
7. Statek towarowy i specjalistyczny o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiający żeglugę krajową wyposaża się w środki i urządzenia ratunkowe określone przez dyrektora urzędu morskiego, jeżeli jest to możliwe, tak samo jak statek uprawiający żeglugę międzynarodową, w każdym zaś przypadku w nie mniejszym zakresie niż statek o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek, odpowiadający mu pod względem charakteru i rodzaju uprawianej żeglugi.
8. Wymagań Kodeksu LSA w zakresie wyposażenia łodzi lub tratw ratunkowych nie stosuje się do jednostek uprawiających żeglugę portową.

²⁴⁾ Rozporządzenie, o którym mowa w objaśnieniu nr 1, utraciło moc na podstawie § 4 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. poz. 451), które weszło w życie z dniem 24 marca 2020 r.

²⁵⁾ Ustawa utraciła moc na podstawie art. 38 ustawy z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 955), która weszła w życie z dniem 6 stycznia 2017 r.

- II. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków pasażerskich w żegludze krajowej o długości poniżej 24 m, statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej bez napędu mechanicznego lub zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub uprawiających wyłącznie żeglugę portową lub obsługujących instalacje morskie oraz szybkich statków pasażerskich w żegludze krajowej uprawiających wyłącznie żeglugę portową.²⁶⁾

Lp.	Typ statku	Klasa statku / obszar żeglugi ¹⁾	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej			
1 ²⁷⁾	Statki pasażerskie o długości 24 m i powyżej zbudowane z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne lub obsługujące instalacje morskie	A, B, C	- Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. - Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty. - Koła ratunkowe: co najmniej 8 szt., z których dwa powinny być wyposażone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. - Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku. - Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.
2 ²⁷⁾	Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	A, B, C	- Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność wystarczającą do pomieszczenia 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. - Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. - Koła ratunkowe: co najmniej 4 szt., z których dwa powinny być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową. - Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku. - Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.

¹⁾ Obszary żeglugi określone w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. poz. 1044).

²⁶⁾ Tytuł części w brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 9 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

²⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 9 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze osłoniętej			
1	Statki pasażerskie	D, a także C na zachód od linii Hel - Świbno na Zatoce Gdańskiej	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125% liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych zabezpieczających pojemność dla 110% osób. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe dla 105% liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.
Statki pasażerskie odbywające żeglugę portową			
1	Statki pasażerskie i szybkie statki pasażerskie	Porty i przystanie portowe	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe lub dwustronne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej, zbudowanych z materiałów innych niż stal – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe dla 105% osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.
2	Promy	Porty i przystanie portowe	1. Tratwy ratunkowe lub dwustronne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na promie. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 4 szt., z których po jednym na każdej burcie promu powinno być wyposażone w linkę ratunkową, a pozostałe w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe dla 100% osób na promie oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na promie.

Uwagi:

- Na statkach pasażerskich klasy D uprawiających żeglugę w porze dziennej:
 - pławka świetlno-dymna może być zastąpiona pławką dymną;
 - pasy ratunkowe nie muszą być wyposażone w lampki świetlne.
- Statki w pasażerskiej żegludze krajowej uprawiające żeglugę w okresie od dnia 15 kwietnia do dnia 15 października zamiast tratw ratunkowych mogą używać otwartych dwustronnych tratw pneumatycznych. Wyposażenie tratw pneumatycznych może być pomniejszone o środki ochrony cieplnej i lekarstwa przeciwko chorobie morskiej.

3. Na promach odbywających żeglugę portową nie wymaga się tratw ratunkowych wyposażonych w zwalniaki hydrostatyczne, a jedynie tratw ratunkowych zamocowanych na haku odrzutnym.
4. Statek powinien posiadać przynajmniej jedną drabinkę do wsiadania do środków ratunkowych z każdej burty, odpowiadającą wymaganiom pkt 6.1 Kodeksu LSA.
5. Zestaw wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 komplety składające się z rakiety i linki.

III. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków towarowych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki towarowe inne niż zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlną-dymną może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.
2	Statki towarowe inne niż zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną lub pławkę świetlną i pławkę dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni.

			5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku (nie dotyczy żeglugi osłoniętej i portowej). 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu (nie dotyczy żeglugi portowej i osłoniętej).
3	Zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie ratunkowe motorowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Uwaga: chemikaliowce, gazowce i zbiornikowce przewożące ładunki niebezpieczne i zbudowane po dniu 1 lipca 1998 r., powinny być wyposażone w całkowicie zakryte łodzie ratunkowe (SOLAS III/31.1.6, 31.1.7). 2. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 3. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 4. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlna-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 5. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 6. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 7. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.
4	Zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Krajowa	1. Łodzie ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Uwaga: chemikaliowce, gazowce i zbiornikowce przewożące ładunki niebezpieczne i zbudowane po dniu 1 lipca 1998 r., powinny być wyposażone w całkowicie zakryte łodzie ratunkowe (SOLAS III/31.1.6, 31.1.7). 2. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. W przypadku braku możliwości łatwego przemieszczania tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku (w żegludze portowej i osłoniętej tratwy nie są wymagane). 3. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 4. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną lub pławkę świetlną i pławkę dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.

			5. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 6. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku (nie dotyczy żeglugi osłoniętej i portowej). 7. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu (nie dotyczy żeglugi portowej i osłoniętej).
--	--	--	---

Uwagi:

1. W żegludze międzynarodowej wyposażenie łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw powinno być zgodne z Kodeksem LSA.
2. W żegludze krajowej łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze powinny być wyposażone zgodnie z pkt 4.4.8 Kodeksu LSA, z wyjątkiem pkt 4.4.8.12 (racje żywnościowe) i pkt 4.4.8.26 (zestaw do łowienia ryb). Tratwy ratunkowe powinny zawierać wyposażenie typu SOLAS B-pack.
3. W żegludze osłoniętej i portowej łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze wyposaża się w:
 - 1) dwa bosaki łodziowe;
 - 2) pływający czerpak i wiadro;
 - 3) dwa falenie (zgodnie z pkt 4.4.8.7 Kodeksu LSA);
 - 4) jeden toporek;
 - 5) nierdzewny czerpak do wody przymocowany na linie;
 - 6) dwie rakiety spadochronowe;
 - 7) trzy pochodnie ręczne;
 - 8) jedną wodoszczelną latarkę elektryczną;
 - 9) jeden egzemplarz tablicy sygnałów ratunkowych;
 - 10) jeden gwizdek;
 - 11) apteczkę pierwszej pomocy;
 - 12) nóż składany;
 - 13) dwa pływające krążki ratunkowe;
 - 14) pompę ręczną do efektywnego osuszania łodzi;
 - 15) przenośne wyposażenie uznanego typu do gaszenia pożaru;
 - 16) skuteczny reflektor radarowy;
 - 17) środki ochrony cieplnej.
4. W żegludze osłoniętej tratwy ratunkowe powinny być wyposażone w:
 - 1) jeden pływający krążek ratunkowy przymocowany do pływającej linki o długości nie mniejszej niż 30 m;
 - 2) jeden nóż, a dla tratw przeznaczonych dla 13 lub więcej osób – dwa noże;
 - 3) jeden czerpak pływający, a dla tratw przeznaczonych dla 13 lub więcej osób – dwa czerpaki;
 - 4) dwie gąbki;
 - 5) dwie dryfkotwy, w tym jedna przymocowana na stałe do tratwy i jedna zapasowa;
 - 6) dwa wiosła łopatkowe;
 - 7) jeden gwizdek lub równorzędny środek sygnalizacji akustycznej;
 - 8) sześć pochodni ręcznych mogących dawać światło czerwone przez okres nie krótszy niż 1 minuta;
 - 9) jedną wodoszczelną latarkę elektryczną do sygnalizacji błyskowej z zapasową żarówką;
 - 10) jeden egzemplarz ilustrowanej tablicy sygnałów ratunkowych;
 - 11) jedną instrukcję przetrwania na tratwie;
 - 12) apteczkę pierwszej pomocy w wodoszczelnym pojemniku;
 - 13) jeden zestaw naprawczy do naprawiania przebić w komorach wypornościowych;

- 14) jedną pompkę dopełniającą lub mieszek;
 - 15) na wierzchołku namiotu tratwy – włączaną ręcznie lampkę, której światło powinno być widoczne podczas ciemnej nocy i przy przejrzystym powietrzu z odległości co najmniej 2 Mm przez okres nie krótszy niż 12 godzin, i powinna ona być zasilana ogniwem uaktywnianym wodą morską i zapalać się samoczynnie po wodowaniu tratwy;
 - 16) wewnątrz tratwy – światło włączane ręcznie, zdolne do ciągłego świecenia przez okres nie krótszy niż 12 godzin.
5. Zestaw wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 komplety składające się z rakiety i linki.

IV. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków rybackich o długości poniżej 24 m

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki rybackie o długości od 15 m do poniżej 24 m	Międzynarodowa	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną i jedno – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku. 4. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku.
2	Łodzie rybackie pokładowe ^{*)}	Przybrzeżna i krajowa	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną i jedno – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na łodzi.
3	Łodzie rybackie ^{*)}	Krajowa ograniczona do 12 Mm od brzegu	1. Tratwa ratunkowa lub kombinezony ratunkowe dla wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną i jedno – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na łodzi.
4	Łodzie rybackie ^{*)}	Krajowa ograniczona do 6 Mm	1. Kombinezony ratunkowe lub ochronne dla każdej osoby na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 1 szt. na dwie osoby, wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na łodzi.
5	Statki rybackie niepoławiające, przewożące do 12 pasażerów	Przybrzeżna	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną i jedno – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku. 4. Szelki lub pasy asekuracyjne dla każdego pasażera na statku.

^{*)} Jednostki o długości poniżej 15 m.

Uwagi:

1. W przypadku statków rybackich o długości poniżej 24 m nie jest wymagane posiadanie planu rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku, o którym mowa w pkt 3 części I załącznika.
2. Pasy ratunkowe mogą być zastąpione kombinezonami ratunkowymi, jeżeli spełniają wymogi dla pasa ratunkowego.
3. Na łodziach rybackich w żegludze do 6 Mm od brzegu w porze dziennej:
 - 1) koła ratunkowe nie muszą być wyposażone w pławki świetlne;
 - 2) pasy ratunkowe nie muszą być wyposażone w lampki świetlne.
4. Tratwy ratunkowe powinny być zamontowane z użyciem zwalniaka hydrostatycznego, chyba że biorąc pod uwagę głębokość akwenu nie jest to zasadne.
5. Prace na pokładzie statku lub łodzi powinny być prowadzone w kamizelkach asekuracyjnych.

V. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Ilość i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki szkolne i naukowo-badawcze o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200% liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 8 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną, a pozostałe – w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
2	Statki szkolne i naukowo-badawcze o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną, a pozostałe – w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.

3	Statki hydrograficzne, pożarnicze, lodołamacze, holowniki, dźwigi pływające, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200% liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
4	Statki hydrograficzne, pożarnicze, lodołamacze, holowniki, dźwigi pływające, pogłębiarki, motorówki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Przybrzeżna Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
5	Platformy wiertnicze	Międzynarodowa	1. Łodzie ratunkowe motorowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na platformie oraz tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 150% liczby osób na platformie. 2. Łódź ratownicza. 3. Koła ratunkowe: co najmniej 8 szt., z których 50% powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną i 50% – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na platformie oraz dodatkowe w miejscach wykonywania pracy (dla każdej osoby pełniącej tam wachtę). 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na platformie.
6	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne, pożarnicze, motorówki, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym	Z wyjściem na redę w granicach działania VTS	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 2 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 4 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w linkę ratunkową, a 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku.

7	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne, pożarnicze motorówki, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym	Portowa	1. Koła ratunkowe: co najmniej 1 szt. na dwie osoby, lecz nie mniej niż 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w linkę ratunkową i jedno – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 2. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku.
8	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – z załogą na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	1. Koła ratunkowe z linką ratunkową w liczbie nie mniejszej niż: a) 1 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 2 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej. 2. Praca na pokładzie jednostki w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej.
9	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – bez załogi na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	Nie wymaga się stałego wyposażenia ratunkowego. Praca na pokładzie jednostki w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej.
10	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – holowane z załogą na burcie lub stojące samodzielnie na kotwicy	W każdym rodzaju żeglugi	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Nie dotyczy żeglugi portowej. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w linkę ratunkową i jedno – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku.
11	Statki pełniące funkcje restauracyjne, restauracyjno-hotelowe lub muzealne	Zacumowane na stałe	Właściwy dyrektor urzędu morskiego każdorazowo określi ilość i rodzaj środków ratunkowych, w zależności od rejonu postoju, liczby załogi oraz ogólnej liczby osób mogących przebywać na statku.
12	Statki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa typu SAR 1500	Międzynarodowa ograniczona do obszaru Morza Bałtyckiego	1. Koła ratunkowe: co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną i jedno – w linkę ratunkową. 2. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku. 3. Kombinezony ochronne dla każdej osoby na statku. 4. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw.
13	Jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa inne niż wymienione w pkt 12	Międzynarodowa ograniczona do obszaru Morza Bałtyckiego	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200% liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.

			3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 zestaw – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
14	Jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa inne niż wymienione w pkt 12	Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż: a) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, b) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, po jednym na każdej burcie – w linkę ratunkową, a 50% – w pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
15	Łodzie służby państwowej specjalnego przeznaczenia o długości do 15 m	Przybrzeżna	1. Tratwa ratunkowa o pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi lub kombinezony ratunkowe dla każdej osoby, lub – pod warunkiem uwzględnienia istniejących zagrożeń, kombinezony ochronnych dla każdej osoby. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 1 szt., która powinna być wyposażona w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe po jednym dla każdej osoby na łodzi. 4. Kamizelki pneumatyczne dla każdej osoby pracującej na pokładzie lub wykonującej czynności inspekcyjne.

Uwagi:

1. Dla statków wymienionych w pkt 7-10, 12, 14 i 15 nie sporządza się planu rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku, o którym mowa w pkt 3 części I załącznika.
2. Jeżeli wymagane tratwy ratunkowe nie mogą być w łatwy sposób przemieszczane z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zapewnić dodatkowe tratwy ratunkowe w takiej liczbie, aby na każdej burcie ich pojemność zapewniła miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.
3. Zestaw wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 komplety składające się z rakiety i linki.

MINIMALNY ZESTAW URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH I RADIOWYCH
ORAZ ŚRODKÓW SYGNAŁOWYCH

I. Postanowienia ogólne

- 1.²⁸⁾ Urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS i w ustawie z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 955) oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską stacji atestacji.
- 2.²⁸⁾ Na statkach pasażerskich w żegludze krajowej, statkach towarowych i rybackich w żegludze międzynarodowej zbudowanych w dniu 1 maja 2004 r. lub po tej dacie środki i urządzenia wymienione w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 35 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 146, z późn. zm.²⁹⁾) powinny posiadać znak zgodności. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko wyposażenia nowo montowanego. Na pozostałych statkach dopuszcza się urządzenia ze świadectwem uznania typu upoważnionej uznanej organizacji.
3. Znajdujące się na statku niesprawne, a niewymagane przez niniejsze przepisy urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe demontuje się i usuwa ze statku.
4. Statek towarowy i specjalistyczny o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiający żeglugę krajową wyposaża się w urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe określone przez dyrektora urzędu morskiego, jeżeli jest to możliwe, tak samo jak statek uprawiający żeglugę międzynarodową, w każdym zaś przypadku w nie mniejszym zakresie niż statek o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek, odpowiadający mu pod względem charakteru i rodzaju uprawianej żeglugi.
5. Wyposażenie w urządzenia radiowe statków towarowych i specjalistycznych o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej określa Konwencja SOLAS.
6. Statki rybackie o długości poniżej 24 m zbudowane w dniu 1 stycznia 2013 r. lub później powinny spełniać wymagania radiowe określone dla statków towarowych w części III pkt 22–27.

II. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków pasażerskich w pasażerskiej żegludze krajowej

Lp.	Urządzenia i środki	Klasa statku				Jednostka	Uwagi
		Porty i przystanie portowe	D	C	B		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualnym atestem i aktualną tabelą dewiacji

²⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 10 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 8.

²⁹⁾ Zmiana wymienionej dyrektywy została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 146 z 11.06.2018, str. 8.

2	Kompas magnetyczny sterowy	-	-	-	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Namiernik	-	1	1	1	szt.	
4	Kompas żyroskopowy	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
5	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
6	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	-	1	1	1	zestaw/ szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu
7	Radar	1	1	1	1	szt.	
8	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
9	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
10	GPS	-	1	1	1	szt.	
11	Navtex	-	-	-	1	szt.	
12	Echosonda	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
13	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
14	Log mierzący prędkość po wodzie	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
15	Sekstant	-	-	-	-	szt.	
16	Chronometr	-	-	-	-	szt.	
17	Lornetka przyzmatyczna	1	1	1	1	szt.	
18	Przechyłomierz	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
19	Barometr (aneroid)	-	-	-	1	szt.	
20	System odbioru sygnałów dźwiękowych	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
21	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	1	szt.	
22	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania	-	-	-	-	szt.	
23	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	1	1	1	1	szt.	
24	Radiotelefon MF z DSC	-	-	-	-	szt.	
25	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	1	2	2	3	szt.	

26	Radiopława awaryjna 406 MHz	-	-	1	1	szt.	
27	Transponder radarowy	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze powyżej 1,5 Mm od miejsca schronienia
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
29	Lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek	-	-	1	1	szt.	
30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidłem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	W żegludze krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
34	Rakiety spadochronowe czerwone	-	6	12	12	szt.	
35	Tablica sygnałów wzywania pomocy	1	1	1	1	szt.	

III. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków towarowych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi				Jednostka	Uwagi
		Portowa	Oslonięta	Krajowa	Międzynarodowa		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualnym atestem i aktualną tabelą dewiacji
2	Kompas magnetyczny sterowy	-	-	-	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Namiernik	-	1	1	1	szt.	
4	Kompas żyroskopowy	-	-	-	1	szt.	
5	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
6	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	-	1	1	1	zestaw/ szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu

7	Radar	1	1	1	1	szt.	
8	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
9	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
10	GPS	-	1	1	1	szt.	
11	Navtex	-	-	-	1	szt.	
12	Echosonda	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
13	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
14	Log mierzący prędkość po wodzie	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
15	Sekstant	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Chronometr	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
17	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
18	Przechyłomierz	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
19	Barometr (aneroid)	-	-	-	1	szt.	
20	System odbioru sygnałów dźwiękowych	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
21	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	1	szt.	
22	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania	1	-	-	-	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
23	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
24	Radiotelefon MF z DSC	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek uprawiających żeglugę w obszarze A2
25	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	-	-	2	2	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
26	Radiopława awaryjna 406 MHz	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
27	Transponder radarowy	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
29	Lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej

30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
34	Rakiety spadochronowe czerwone	-	3	6	12	szt.	
35	Tablica sygnałów wzywania pomocy	1	1	1	1	szt.	

IV. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków rybackich

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi				Jednostka	Uwagi
		Portowa	Osłonięta	Krajowa	Międzynarodowa		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualnym atestem i aktualną tabelą dewiacji
2	Kompas magnetyczny sterowy	-	-	-	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Namiernik	-	-	1	1	szt.	
4	Kompas żyroskopowy	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
5	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
6	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	-	1	1	1	zestaw/ szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu. Nie dotyczy łodzi otwartopokładowych
7	Radar	1	1	1	1	szt.	Nie dotyczy łodzi w żegludze portowej, osłoniętej i krajowej do 20 Mm od brzegu
8	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
9	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej

10	GPS	-	1	1	1	szt.	
11	Navtex	-	-	-	1	szt.	
12	Echosonda	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
13	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
14	Log mierzący prędkość po wodzie	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
15	Sekstant	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Chronometr	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
17	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
18	Przechyłomierz	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
19	Barometr (aneroid)	-	-	-	1	szt.	
20	System odbioru sygnałów dźwiękowych	-	-	-	-	szt.	
21	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	1	szt.	
22	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania ¹⁾	1	1	1	-	szt.	Dotyczy statków w żegludze osłoniętej i krajowej do czasu utrzymania nasłuchu na kanale 16
23	Radiotelefon VHF z DSC ¹⁾ z niezależnym źródłem zasilania	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze osłoniętej i krajowej po zakończeniu nasłuchu na kanale 16. Statki posiadające radiotelefon VHF z DSC nie muszą spełniać wymogów pkt 22.
24	Radiotelefon MF z DSC	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków uprawiających żeglugę w obszarze A2. W rejonie Morza Bałtyckiego dotyczy statków uprawiających żeglugę w odległości co najmniej 20 Mm od brzegu, jeżeli nie posiadają radiopławy awaryjnej 406 MHz
25	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	-	-	-	2	szt.	
26	Radiopława awaryjna 406 MHz	-	-	1	1	szt.	Dotyczy wszystkich statków w żegludze międzynarodowej oraz statków w żegludze krajowej uprawiających żeglugę w odległości co najmniej 20 Mm od brzegu, jeżeli nie posiadają radiotelefonu MF z DSC
27	Transponder radarowy	-	-	-	-	szt.	
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom. Nie dotyczy łodzi uprawiających żeglugę krajową w porze dziennej, przy widzialności powyżej 2 Mm

¹⁾ Niezależnie od postanowień zawartych w pkt 22 i 23, łodzie otwartopokładowe w żegludze osłoniętej ograniczonej do 6 Mm od brzegu oraz krajowej ograniczonej do 6 Mm od brzegu mogą być wyposażone w przenośne radiotelefony VHF.

29	Lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidłem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi B, C, N, O
34	Rakiety spadochronowe czerwone	-	3	6	12	szt.	Statki w żegludze międzynarodowej ograniczonej do Morza Bałtyckiego mogą być wypożyczone w 6 rakiet. Łodzie ²⁾ w żegludze osłoniętej i krajowej ograniczonej do 6 Mm od brzegu mogą być wyposażone w 3 rakiety lub 6 pochodni ręcznych czerwonych
35	Tablica sygnałów wzywania pomocy	-	-	-	-	szt.	

V. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi				Jednostka	Uwagi
		Portowa	Osłonięta	Krajowa	Międzynarodowa		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualnym atestem i aktualną tabelą dewiacji
2	Kompas magnetyczny sterowy	-	-	-	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Namiernik	-	1	1	1	szt.	
4	Kompas żyroskopowy	-	-	-	1	szt.	
5	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.

²⁾ Jednostki o długości poniżej 15 m.

6	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	-	1	1	1	zestaw/ szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu
7	Radar	1	1	1	1	szt.	
8	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
9	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
10	GPS	-	1	1	1	szt.	
11	Navtex	-	-	-	1	szt.	
12	Echosonda	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
13	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
14	Log mierzący prędkość po wodzie	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
15	Sekstant	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Chronometr	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
17	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
18	Przechyłomierz	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
19	Barometr (aneroid)	-	-	-	1	szt.	
20	System odbioru sygnałów dźwiękowych	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
21	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	1	szt.	
22	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania	1	-	-	-	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
23	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
24	Radiotelefon MF z DSC	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek uprawiających żeglugę w obszarze A2
25	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	-	-	2	2	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
26	Radiopława awaryjna 406 MHz	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
27	Transponder radarowy	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom

29	Lampa do sygnalizacji diennej z zapasem żarówek	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidłem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
34	Rakiety spadochronowe czerwone	-	3	6	12	szt.	
35	Tablica sygnałów wzywania pomocy	1	1	1	1	szt.	

MINIMALNY ZESTAW WYDAWNICTW I PODRĘCZNIKÓW
ORAZ PRZYBORÓW NAWIGACYJNYCH

Lp.	Wyszczególnienie	Rodzaj żeglugi				
		Międzynarodowa	Przybrzeżna	Krajowa	Oślonięta	Portowa
1	Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) wraz z kodeksami ISM, LSA i ISPS	(1) W	(1) W	-	-	-
2	Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (STCW)	(1) W	-	-	-	-
3	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL)	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
4	Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (LL) ¹⁾	(1) W	(1) W	-	-	-
5	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG)	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	-
6	Konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu (MLC)	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
7	Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunku (CSS) ²⁾	(1) T, P ro-ro nie dotyczy C, G, Z	(1) T, P ro-ro nie dotyczy C, G, Z	(1) T, P ro-ro nie dotyczy C, G, Z	-	-
8	Kodeks bezpiecznego załadunku i rozładunku masowców (BLU)	(1) M	(1) M	(1) M	-	-
9	Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (IBC)	(1) C	(1) C	(1) C	-	-
10	Międzynarodowy morski kodeks stałych ładunków masowych (IMSBC)	(1) M	(1) M	(1) M	-	-
11	Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (IGC)	(1) G	(1) G	(1) G	-	-

¹⁾ Dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.

²⁾ Nie dotyczy łodzi rybackich o długości poniżej 15 m.

12	Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (HSC 1994 i HSC 2000) oraz Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (DSC)	(1) Jednostki szybkie lub dynamicznie unoszone	(1) Jednostki szybkie lub dynamicznie unoszone	-	-	-
13	Kodeks w sprawie bezpiecznej praktyki przy przewożeniu ładunków drewna na pokładzie	(1) T do przewożenia drewna	(1) T do przewożenia drewna	(1) T do przewożenia drewna	-	-
14	Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG) oraz Poradnik postępowania dla statków w nagłych wypadkach przy przewożeniu towarów niebezpiecznych oraz Poradnik pierwszej pomocy medycznej przy wypadkach powstałych podczas przewożenia towarów niebezpiecznych ³⁾	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
15	Przepisy portowe obowiązujące na polskich obszarach morskich ⁴⁾	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
16	Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR)	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
17	Regulacje radiowe ITU-R	(1) W	(1) W ⁵⁾	-	-	-
18	Podręcznik medyczny dla kapitanów statków	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
19	Mapy pilotowe (Ocean Passages) ⁶⁾ (wydawnictwo Admiralicji Brytyjskiej)	(1) W	-	-	-	-
20	Międzynarodowy Kod Sygnałowy	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
21	Nawigacyjny Słownik Frazeologiczny IMO	(1) W	(1) W	-	-	-
22	Locja ⁷⁾	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
23	Spis świateł ⁷⁾	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
24	Spis radiostacji nautycznych ⁷⁾	(1) W	(1) W	-	-	-
25	Rocznik astronomiczny	(1) W ⁶⁾	-	-	-	-

³⁾ Dotyczy statków przewożących ładunki niebezpieczne.

⁴⁾ Dla portów w planowanej podróży.

⁵⁾ Dotyczy statków uprawiających żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej.

⁶⁾ Dotyczy tylko żeglugi oceanicznej.

⁷⁾ Na planowaną podróż.

26	Tablice astronomiczne	(1) W ⁶⁾	-	-	-	-
27	Tablice pływów ⁷⁾	(1) W	(1) W	-	-	-
28	Tablica pogładowa kodu flagowego	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	-
29	Tablica sygnałów ratunkowych	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
30	Znaki i skróty stosowane na mapach ²⁾	(1) W	(1) W	(1) W	-	-
31	Katalog map morskich ^{2) 8)}	(1) W	-	-	-	-
32	Identyfikator gwiazd	(1) W ⁶⁾	-	-	-	-
33	Aktualne tabele dewiacji ²⁾	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
34	Zestaw do pracy na mapach	(1) W	(1) W	-	-	-

Legenda:

- liczba w nawiasie: wymagana ilość
- litera: rodzaj statku, do którego wymagania się odnoszą
 - litera T: statek towarowy
 - litera P ro-ro: statek pasażerski typu ro-ro
 - litera Z: zbiornikowiec do przewozu ropy naftowej i jej produktów
 - litera C: chemikaliowiec
 - litera G: gazowiec
 - litera M: masowiec do przewozu ładunków suchych
 - litera W: wszystkie statki

Uwaga:

Wydawnictwa i podręczniki znajdujące się na statku powinny być aktualne.

⁸⁾ Dotyczy, jeżeli na statku wykorzystywane są papierowe mapy nawigacyjne.

ROZKŁADY ALARMOWE I INSTRUKCJE ALARMOWE
ORAZ ALARMY ĆWICZEBNE I PRÓBNE NA STATKU

I. Rozkład alarmowy

1. Rozkład alarmowy:
 - 1) obejmuje alarmy ogólne i pożarowe;
 - 2) określa charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 3) określa środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
 - 4) określa sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia statku;
 - 5) wyznacza stanowiska alarmowe dla członków załogi i miejsca zbiórek dla pasażerów;
 - 6) wyznacza osoby bezpośrednio odpowiedzialne za opiekę nad pasażerami;
 - 7) określa obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu;
 - 8) określa miejsca przechowywania środków ratunkowych, środków do walki z pożarem oraz wyposażenia awaryjnego;
 - 9) ustala organizację sekcji do walki z pożarem;
 - 10) wyznacza osoby do łączności w niebezpieczeństwie.
2. Rozkład alarmowy określa, którzy oficerowie są odpowiedzialni za utrzymanie środków ratunkowych w gotowości do natychmiastowego użycia.
3. Rozkład alarmowy określa zastępców osób pełniących kluczowe funkcje w czasie alarmu, na wypadek, gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji.
4. Rozkład alarmowy określa dowódcę każdej łodzi ratunkowej i ratowniczej oraz jego zastępcę, dowódcę każdej tratwy ratunkowej oraz skład załogi łodzi ratunkowych i ratowniczych.
5. Rozkład alarmowy określa czynności członków załogi w zakresie opieki nad pasażerami w przypadku zagrożenia. Do czynności tych zalicza się:
 - 1) ostrzeganie pasażerów;
 - 2) sprawdzenie, czy pasażerowie opuścili kabiny i miejsca ogólnego użytku i są odpowiednio ubrani, oraz czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe lub ubrania ratunkowe we właściwy sposób;
 - 3) utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów;
 - 4) gromadzenie pasażerów w miejscach zbiórek;
 - 5) rozmieszczenie pasażerów w łodziach i tratwach ratunkowych;
 - 6) dopilnowanie, aby do jednostek ratunkowych został zabrany zapas koców.
6. Rozkład alarmowy ustala zadania poszczególnych członków załogi statku w zależności od rodzaju zagrożenia, w szczególności w związku z:
 - 1) postępowaniem w przypadku:
 - a) potrzeby opuszczenia statku,
 - b) wykrycia pożaru,
 - c) wypadnięcia człowieka za burtę;
 - 2) rozmieszczeniem i zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów i urządzeń do zamykania ścieków, pokryw zejściówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na statku;
 - 3) wodowaniem łodzi i tratw ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych;

- 4) obsługą silników na łodziach lub napędu śrubowo-ręcznego i wiosłowego;
 - 5) użyciem transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych;
 - 6) obsługą reflektorów;
 - 7) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej;
 - 8) obsługą stałych i przenośnych urządzeń do walki z pożarem;
 - 9) wyłączeniem prądu elektrycznego i wentylacji w zagrożonej części statku;
 - 10) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części statku.
7. Rozkład alarmowy należy każdorazowo uaktualnić przed wyjściem statku w morze. Rozkład alarmowy powinien być opatrzony datą i podpisany przez kapitana.
8. Rozkład alarmowy powinien być wywieszony w widocznych miejscach, a w szczególności w:
- 1) sterowni;
 - 2) siłowni;
 - 3) rejonach pomieszczeń załogowych i pasażerskich.
9. Rozkłady alarmowe powinny być czytelne i właściwie oświetlone.
10. W przypadku zagrożeń w ramach alarmu ogólnego innych niż potrzeba opuszczenia statku lub wypadnięcie człowieka za burtę, obejmujących:
- 1) rozlew olejowy,
 - 2) kolizję,
 - 3) zagrożenia chemiczne,
 - 4) zagrożenia gazowe,
 - 5) skażenie radioaktywne,
 - 6) akty terroryzmu i bezprawia,
 - 7) wejście na mieliznę,
 - 8) utratę napędu głównego,
 - 9) utratę sterowności,
 - 10) stwierdzenie na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku
- nie ma konieczności przypisywania członkom załogi konkretnych zadań. Załoga powinna być podzielona na sekcje lub grupy tak jak w przypadku alarmu pożarowego. Opis innych zagrożeń oraz metody przeciwdziałania im powinny być dostępne w formie podręczników szkoleniowych.
11. Na wszystkich statkach pasażerskich i statkach towarowych do przewozu ładunków suchych, zbudowanych w dniu 1 lutego 1992 r. i po tej dacie, powinny znajdować się plany zabezpieczenia niezatapialności, wywieszone na stałe oraz dostępne dla oficerów w formie broszury.

II. Ogłaszanie alarmów

1. Sygnały alarmowe są nadawane przy pomocy gwizdka lub syreny okrętowej oraz dodatkowo dzwonkiem elektrycznym, zgodnie z przepisami Konwencji SOLAS, a w pomieszczeniach, gdzie występuje natężenie hałasu – także światłem. Statki pasażerskie powinny być wyposażone dodatkowo w system powiadamiania.
2. Statki, które nie mają możliwości nadawania sygnałów alarmowych w sposób określony w pkt 1, ogłaszają alarmy za pomocą gwałtownego bicia w dzwon lub innym dostępnym środkiem.
3. Sygnał alarmowy jest powtarzany co najmniej trzykrotnie.
4. Sygnał lub sposób odwołania alarmu określa armator, mając na uwadze, że sygnał ten powinien wystarczająco różnić się od przewidzianych sygnałów alarmowych.

5. W przypadku gdy kapitan statku uzna dalszą akcję ratowniczo-gaśniczą za nieskuteczną, ogłasza się alarm ogólny. Ostatnią fazą alarmu ogólnego jest polecenie opuszczenia statku.

III. Numery alarmowe

1. Każdemu członkowi załogi przydziela się numer alarmowy i instrukcję postępowania.
2. Wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załogi, którym te numery zostały przydzielone, powinien być na bieżąco uaktualniany.

IV. Instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia

1. Dla każdego członka załogi znajdującego się na statku opracowuje się instrukcję postępowania w przypadku zagrożenia.
2. Instrukcja postępowania dla członków załogi określa:
 - 1) nazwy wszystkich alarmów;
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 3) środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
 - 4) miejsca zbiórek alarmowych;
 - 5) działanie, jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego;
 - 6) czynności wynikające z rozkładów alarmowych;
 - 7) czynności, jakie powinien podjąć członek załogi po zauważeniu wypadnięcia człowieka za burtę, pożaru lub innych zagrożeń.
3. Instrukcje postępowania wykonuje się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz powinien być wywieszony w kabinie członka załogi, a drugi powinien znajdować się u kapitana lub na mostku.
4. Instrukcja postępowania dla pasażerów określa:
 - 1) nazwy alarmów;
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 3) środki, jakimi sygnały będą nadawane;
 - 4) drogi i miejsce zbiórki, do którego należy się udać;
 - 5) przedmioty, które pasażer powinien zabrać na miejsce zbiórki (takie jak pas ratunkowy), oraz odzież, którą powinien założyć udając się na miejsce zbiórki;
 - 6) numer łodzi lub tratwy ratunkowej, do której pasażer został wyznaczony, wraz z ich lokalizacją;
 - 7) czynności, jakie pasażer powinien podjąć po zauważeniu człowieka za burtą, pożaru lub innego zagrożenia.
5. Instrukcję postępowania dla pasażerów opracowuje się w języku polskim i angielskim oraz w miarę potrzeby w innym języku i wywiesza w kabinach pasażerskich, mesach, palarniach, świetlicach, miejscach zbiórek oraz na korytarzach pasażerskich. Obok instrukcji postępowania należy wywiesić ilustrowane tablice pokazujące sposób zakładania pasa ratunkowego. Opis ilustrowanej tablicy powinien być sporządzony w języku polskim i angielskim.

V. Alarmy próbne i ćwiczebne

1. Alarm ćwiczebny ogólny i pożarowy należy przeprowadzić:
 - 1) na statkach pasażerskich w podróżach międzynarodowych – każdorazowo przed opuszczeniem przez statek portu wyjścia, a następnie raz w tygodniu;
 - 2) na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę krajową – raz w tygodniu;
 - 3) na statkach innych niż pasażerskie – w odstępach nieprzekraczających jednego miesiąca, z tym że jeżeli na statku zmieniono ponad 25% ogólnego stanu załogi od chwili ostatniego alarmu, alarm należy przeprowadzić przed upływem 24 godzin od wyjścia statku z portu, w którym nastąpiła zmiana załogi;
 - 4) na statkach z załogą rotacyjną – raz w miesiącu dla każdej zmiany;
 - 5) na wszystkich statkach – w porze nocnej, w odstępach nieprzekraczających 3 miesięcy (na statkach z załogą rotacyjną – z każdą zmianą oddzielnie).
2. Tematem ćwiczeń przeprowadzanych na wszystkich statkach w ramach ćwiczebnych alarmów ogólnych powinny być co najmniej raz na 3 miesiące zagrożenia inne niż opuszczenie statku. Każdorazowo tematem ćwiczeń powinien być inny rodzaj zagrożenia.
3. Alarm próbny ogólny i pożarowy dla pasażerów przeprowadza się przed wyjściem statku z portu, w którym przyjęto pasażerów, z tym że jeżeli:
 - 1) po przeprowadzeniu alarmu próbnego w kolejnym porcie zostaną zaokrętowani pasażerowie w liczbie nieprzekraczającej 25% ogólnej liczby pasażerów, zamiast przeprowadzania kolejnego alarmu, odpowiedzialna osoba może przeszkolić tych pasażerów zgodnie z instrukcją postępowania w przypadku alarmu ogólnego i pożarowego;
 - 2) podróż statku trwa krócej niż 24 godziny, kapitan statku powinien, zamiast alarmu próbnego, w jak najkrótszym czasie po rozpoczęciu podróży zapewnić przeszkolenie pasażerów zgodnie z instrukcją postępowania w przypadku alarmu ogólnego i pożarowego;
 - 3) podróż statku trwa dłużej niż jeden miesiąc, kolejne alarmy próbne dla pasażerów przeprowadza się co 30 dni.
4. Zamiast przeszkolenia, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, dopuszcza się przeprowadzenie prezentacji audiowizualnej.

VI. Zakres czynności w czasie alarmów ćwiczebnych i próbnych

1. Kapitan statku powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne dla załogi i próbne dla pasażerów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym w taki sposób, aby pasażerowie i członkowie załogi znali i rozumieli przydzielone im obowiązki i czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.
2. W celu przygotowania załogi do obsługi środków ratunkowych, a w szczególności opuszczania łodzi ratunkowych, w każdych warunkach, kapitan statku przeprowadza alarmy ćwiczebne w taki sposób, aby załoga statku pełniła przemiennie funkcje alarmowe.
3. W czasie alarmów ćwiczebnych i próbnych kapitan statku nadzoruje ich przebieg.
4. Każde ćwiczenie opuszczenia statku w ramach alarmu ogólnego obejmuje:
 - 1) wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowych oraz upewnienie się, że wszyscy są świadomi polecenia opuszczenia statku;
 - 2) zgłoszenie się w miejscach zbiórek i przygotowanie do wykonywania obowiązków określonych w rozkładzie alarmowym;

- 3) sprawdzenie, czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani;
 - 4) sprawdzenie, czy pasy lub ubrania ratunkowe zostały prawidłowo założone;
 - 5) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego;
 - 6) opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej po dokonaniu wszelkich niezbędnych przygotowań do opuszczenia jej na wodę,
 - 7) sprawdzenie działania żurawików używanych do opuszczania na wodę tratw ratunkowych;
 - 8) uruchomienie i pracę silnika łodzi ratunkowej;
 - 9) upozorowanie poszukiwań i ratowania osób uwięzionych w kabinach;
 - 10) sprawdzenie działania łączności wewnętrznej statku;
 - 11) instruktaż użycia urządzeń radiowych dla środków ratunkowych.
5. Podczas kolejnych ćwiczeń należy częściowo opuszczać inne łodzie ratunkowe.
6. Każda łódź ratunkowa wraz z przypisaną do niej załogą powinna zostać opuszczona na wodę i wykonać manewry co najmniej raz na trzy miesiące podczas ćwiczeń w ramach alarmu ogólnego.
7. W przypadku statków odbywających krótkie podróże międzynarodowe, łodzie ratunkowe na jednej burcie mogą nie być opuszczone na wodę, jeżeli sposób cumowania tych statków w porcie i zasady odbywania podróży na to nie pozwalają. Wszystkie takie łodzie ratunkowe powinny być opuszczone co najmniej raz na trzy miesiące i wodowane co najmniej raz na sześć miesięcy.
8. Łodzie ratownicze, z wyjątkiem łodzi ratunkowych, które pełnią funkcję łodzi ratowniczych, powinny być raz na miesiąc opuszczone na wodę i obsadzone przypisaną załogą oraz wykonać manewry. Jeżeli spełnienie tego wymogu nie jest możliwe w odstępach miesięcznych, łodzie powinny być opuszczane co najmniej raz na trzy miesiące.
9. W przypadku ćwiczenia opuszczania na wodę łodzi ratunkowej i ratowniczej gdy statek płynie, czynność ta, ze względu na związane z tym zagrożenie, powinna być wykonana w warunkach, które w ocenie kapitana statku są sprzyjające do ich przeprowadzenia, pod nadzorem doświadczonego w tym zakresie oficera.
10. Każdy ćwiczebny alarm pożarowy obejmuje:
- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej;
 - 2) sprawdzenie obecności załogi na wyznaczonych stanowiskach oraz łączności wewnętrznej;
 - 3) sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym;
 - 4) sprawdzenie wyposażenia w sprzęt pożarniczy wyznaczony rozkładem alarmowym sekcji pożarowej oraz znajomości prawidłowego użycia sprzętu;
 - 5) podanie założenia ćwiczebnego dla sekcji i grupy roboczej;
 - 6) praktyczne wykonanie wyznaczonego ćwiczenia przez sekcję i grupę roboczą;
 - 7) uruchomienie pomp przeciwpożarowych, w tym awaryjnej, i użycie co najmniej dwóch prądów wody w celu pokazania, że system działa prawidłowo;
 - 8) sprawdzenie działania drzwi wodoszczelnych, drzwi pożarowych, klap pożarowych i głównych wylotów i wlotów wentylacji w rejonie ćwiczeń;
 - 9) sprawdzenie urządzeń służących do opuszczania statku;
 - 10) ocenę i omówienie ćwiczenia.
11. Każde ćwiczenie „człowiek za burtą” w ramach alarmu ogólnego obejmuje:
- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki przy zastosowaniu instalacji alarmowej;
 - 2) sprawdzenie, czy wszyscy zgłosili się na miejsce zbiórki i czy są właściwie ubrani oraz sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym;

- 3) przygotowanie łodzi ratowniczej do opuszczenia na wodę;
 - 4) przygotowanie sprzętu do wyciągnięcia rozbitka zgodnie z podręcznikiem poszukiwania i ratowania IAMSAR, o którym mowa w prawie 7 rozdziału V Konwencji SOLAS;
 - 5) przygotowanie środków do łączności dwukierunkowej;
 - 6) opuszczenie łodzi ratowniczej na wodę i manewrowanie nią;
 - 7) podjęcie człowieka za burtą;
 - 8) podniesienie łodzi ratowniczej na burtę;
 - 9) udzielenie pierwszej pomocy;
 - 10) omówienie i ocena ćwiczenia.
12. Każde ćwiczenie walki z wodą w ramach alarmu ogólnego obejmuje:
- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej;
 - 2) sprawdzenie obecności załogi;
 - 3) sondowanie zęz i zbiorników balastowych;
 - 4) przygotowanie pomp i ich uruchomienie;
 - 5) przygotowanie wyposażenia awaryjnego, ewentualnie przygotowanie plastra awaryjnego do założenia na uszkodzoną część kadłuba;
 - 6) uszczelnienie miejsca przecieku (założenie plastra awaryjnego, poduszki itp.);
 - 7) ocena skuteczności zastosowanej metody;
 - 8) omówienie i ocena ćwiczenia ze sprawdzeniem znajomości systemu balastowo-zęzowego przez załogę.
13. Alarmów próbnych oraz ćwiczebnych nie należy przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim, z wyjątkiem alarmów kompleksowych.

VII. Szkolenie i instruktaże na statku

1. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi statku, w tym wyposażeniem jednostek ratunkowych, przeprowadza się na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w ciągu 2 dni po jego zatrudnieniu na statku.
2. Jeżeli członek załogi jest zatrudniony na statku w systemie planowej, regularnej rotacji, przeszkolenie, o którym mowa w pkt 1, powinien przejść w ciągu 2 dni od pierwszego zatrudnienia na statku.
3. Instruktaże w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi statku i przeżycia na morzu odbywają się w takich samych odstępach czasu, jak ćwiczenia. Poszczególne instruktaże mogą obejmować różne rodzaje środków ratunkowych statku, jednak całość tematyki wyposażenia ratunkowego i środków ratunkowych statku powinna zostać nimi objęta w okresie nie dłuższym niż 2 miesiące.
4. Każdy członek załogi otrzymuje instruktaż obejmujący co najmniej:
 - 1) sposób działania i użycie pneumatycznych tratw ratunkowych statku;
 - 2) zagadnienie hipotermii, udzielanie pierwszej pomocy w przypadku hipotermii oraz inne metody udzielania pierwszej pomocy;
 - 3) posługiwanie się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu;
 - 4) zakładanie i użytkowanie kombinezonu ratunkowego.
5. Szkolenie w posługiwaniu się tratwami ratunkowymi opuszczanymi przy pomocy żurawików odbywa się na każdym statku wyposażonym w takie tratwy nie rzadziej niż co 4 miesiące. Jeżeli jest to praktycznie wykonalne, szkolenie powinno obejmować nadmuchiwanie i częściowe opuszczenie tratwy.

6. Każdą mesę i salę rekreacyjną należy wyposażać w podręczniki szkolenia opatrzone instrukcjami i ilustracjami dotyczącymi sposobu wykorzystania i użycia środków ratunkowych oraz najlepszych sposobów ratowania się.
7. W każdej mesie i sali rekreacyjnej powinien znajdować się podręcznik treningów ochrony przeciwpożarowej, napisany w języku roboczym załogi statku.

VIII. Zapisy alarmów i szkoleń

1. Przeprowadzone alarmy ćwiczebne i próbne należy zapisywać w dzienniku pokładowym.
2. W razie braku możliwości przeprowadzenia alarmu ćwiczebnego w odpowiednim terminie, należy dokonać zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyn niewykonania ćwiczenia.
3. Wpisy, o których mowa w ust. 1, obejmują:
 - 1) datę przeprowadzenia i czas trwania ćwiczenia i szkolenia;
 - 2) urządzenia i wyposażenie, jakich użyto w czasie ćwiczenia;
 - 3) stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć;
 - 4) wyniki uruchamiania silników łodzi ratunkowych i ratowniczych;
 - 5) wyniki przeglądu wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego;
 - 6) liczbę uczestników ćwiczenia;
 - 7) ocenę ćwiczenia.

SPRZĘT POŻARNICZY I OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA STATKU

Część A

Rodzaj, ilość, rozmieszczenie i kontrola sprzętu pożarniczego na statku

I. Postanowienia ogólne

1. Dla statków, dla których nie wymaga się opracowania planu ochrony przeciwpożarowej, rodzaj i ilość sprzętu pożarniczego ustala się zgodnie z tabelą zawartą w pkt VIII, przy uwzględnieniu norm przenoszących normy EN ISO 9094-1 i EN ISO 9094-2, oraz wpisuje do wykazu minimalnego wyposażenia w sprzęt pożarniczy dla statku o pojemności brutto (GT) poniżej 150 jednostek, opracowanego według poniższego wzoru.

Nazwa statku	
Armator	
Pojemność brutto	
Długość pomiarowa (m)	
Moc maszyn (kW)	

Lp.	Rodzaj sprzętu gaśniczego	Ilość (szt.)	Rozmieszczenie
1.	Wąż i prądownica uniwersalna		
2.	Gaśnica (typ i wielkość)		
	-płynowa		
	-proszkowa		
	-śniegowa		
3.	Koc gaśniczy		
4.	Topór strażacki i łom		
5.	Rękawice ognioochronne		
6.	Wyposażenie strażackie		
UWAGI:			

..... <i>miejsowość, data</i>	 <i>podpis osoby upoważnionej</i>
----------------------------------	---

Powyższy wymóg nie dotyczy statków, dla których wydaje się kartę bezpieczeństwa „Ł”.

2. W przypadku statków podlegających Konwencji SOLAS ustalony rodzaj, liczbę oraz rozmieszczenie sprzętu pożarniczego należy wpisać do książki bezpieczeństwa pożarowego statku.

II. Zasady rozmieszczania sprzętu pożarniczego

1. Sprzęt pożarniczy umieszcza się w łatwo dostępnych i widocznych miejscach na statku oraz oznacza odpowiednio oświetloną tabliczką z symbolem używanym na planie ochrony przeciwpożarowej.
2. Sprzęt pożarniczy nierozdysponowany na stanowiska przechowuje się w magazynku pożarowym lub w innym specjalnie do tego celu przeznaczonym miejscu. Na statku, o ile jest to możliwe, powinny znajdować się dwa magazynki pożarowe, z których jeden powinien znajdować się w rejonie nadbudówki. Każdy magazynek pożarowy powinien być wyraźnie i w sposób trwały oznakowany.
3. W magazynku pożarowym należy przewidzieć odpowiednie stanowiska do przeglądów i konserwacji przechowywanego sprzętu oraz zapasów w celu utrzymywania ich w stanie przydatności do natychmiastowego użycia.
4. W pomieszczeniach statku węże tłoczne powinny być na stałe przyłączone do hydrantów.
5. Gaśnice rozmieszcza się i przechowuje w taki sposób, aby ich skuteczność gaśnicza nie uległa zmniejszeniu pod wpływem warunków pogodowych, drgań lub innych czynników zewnętrznych.
6. Gaśnic na dwutlenek węgla nie umieszcza się w pomieszczeniach mieszkalnych.
7. W posterunkach dowodzenia oraz innych pomieszczeniach, w których znajduje się wyposażenie elektryczne, elektroniczne lub urządzenia niezbędne dla bezpieczeństwa statku, gaśnice powinny zawierać taki czynnik gaśniczy, który nie przewodzi prądu i nie jest szkodliwy dla wyposażenia i urządzeń.
8. Na statku powinny znajdować się „Instrukcja przeciwpożarowa” i pożarnicze tablice informacyjne z napisem „NIEBEZPIECZEŃSTWO – DANGER” oraz „NIE PALIĆ – NO SMOKING”. Tablice powinny mieć wymiary nie mniejsze niż 840 x 600 mm, powinny być koloru białego, z 20 mm obrzeżem koloru czerwonego. Litery powinny być koloru czarnego, o wysokości nie mniejszej niż 120 mm.

III. Gaśnice przenośne i przewoźne

1. Na statkach podlegających Konwencji SOLAS, każda gaśnica proszkowa lub gaśnica na dwutlenek węgla powinna mieć pojemność co najmniej 5 kg, a każda gaśnica pianowa powinna mieć pojemność co najmniej 9 litrów. Masa każdej gaśnicy przenośnej nie powinna przekraczać 23 kg, a jej zdolność do gaszenia powinna być co najmniej równoważna ze zdolnością do gaszenia gaśnicy płynowej 9-litrowej.
2. Czynnik gaśniczy zastosowany w gaśnicy powinien być odpowiedni do grupy pożaru, jaki może powstać w pomieszczeniu, do którego gaśnica jest przeznaczona.
3. Na statkach podlegających Konwencji SOLAS, do każdego typu gaśnic zdolnych do ponownego naładowania na statku przez załogę należy przewidzieć ładunki zapasowe w liczbie 100% dla pierwszych 10 gaśnic oraz 50% dla gaśnic pozostałych, jednakże nie wymaga się więcej niż 60 kompletów ładunków zapasowych. Na statku należy umieścić instrukcje napełniania gaśnic. Na statkach niepodlegających Konwencji SOLAS, liczba ładunków zapasowych wynika z rejonu żeglugi i przeznaczenia tych statków.
4. W przypadku gaśnic, które nie mogą być ponownie napełniane na statku, należy przewidzieć dodatkowe gaśnice zapasowe tego samego typu i tej samej objętości, w takiej liczbie jak określono wyżej odnośnie ładunków zapasowych. Do każdej gaśnicy przewoźnej, którą można napełnić na statku, należy przewidzieć jeden ładunek zapasowy.

5. Gaśnice powinny być umieszczane w pomieszczeniu w łatwo dostępnym miejscu. Jedna z gaśnic w danym pomieszczeniu powinna znajdować się w pobliżu wejścia do pomieszczenia.

IV. Przenośny zestaw pianowy

Przenośny zestaw pianowy składa się z prądownicy pianowej typu zasysającego, którą można podłączyć do wodnej instalacji gaśniczej za pomocą węża pożarniczego, wraz z przenośnym zbiornikiem zawierającym co najmniej 20 litrów środka pianotwórczego, oraz z jednego zapasowego zbiornika środka pianotwórczego. Prądownica powinna być zdolna do wytwarzania piany odpowiedniej do gaszenia pożaru palącego się oleju, z wydajnością przepływu roztworu środka pianotwórczego co najmniej 200 litrów/min.

V. Wyposażenie strażackie

Zestaw wyposażenia strażackiego składa się z:

- 1) wyposażenia osobistego, zawierającego:
 - a) ubranie ochronne typu lekkiego, wykonane z materiału chroniącego skórę przed ciepłem promieniującym od ognia oraz przed oparzeniami płomieniem lub parą; powierzchnia zewnętrzna ubrania powinna być wodoodporna,
 - b) buty i rękawice wykonane z gumy lub innego materiału nieprzewodzącego prądu elektrycznego,
 - c) sztywny hełm stanowiący skuteczną ochronę przed uderzeniami,
 - d) elektryczną lampę bezpieczeństwa (latarkę ręczną) uznanego typu o okresie działania trwającym co najmniej 3 godziny; elektryczne lampy na zbiornikowcach oraz przeznaczone do użycia w rejonach niebezpiecznych powinny być typu przeciwwybuchowego,
 - e) pas strażacki z zatrzaśnikiem i toporkiem strażackim w pochwie;
- 2) aparatu oddechowego, który powinien być niezależnym aparatem oddechowym ze sprężonym powietrzem, którego objętość w butlach powinna wynosić co najmniej 1200 litrów, lub innym niezależnym aparatem oddechowym, który powinien funkcjonować przez okres co najmniej 30 minut.

VI. Ucieczkowe aparaty oddechowe (EEBD)

Aparat składa się z maski twarzowej z kapturem oraz butli ze sprężonym powietrzem, zapewniającej oddychanie przez co najmniej 10 min.

VII. Wyposażenie statków w sprzęt pożarniczy i części zapasowe

1. Wyposażenie w sprzęt pożarniczy i części zapasowe statków podlegających Konwencji SOLAS powinno odpowiadać wymaganiom tej Konwencji, natomiast pozostałych statków – wymaganiom określonym w przepisach upoważnionej uznanej organizacji.
2. Statki o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej należy wyposażyć dodatkowo w:
 - 1) koc gaśniczy:

- a) w sterowni – 1 szt.,
- b) w przedziałach maszynowych z silnikami o łącznej mocy:
 - do 368 kW – 1 szt.,
 - od 368 do 735 kW – 2 szt.,
 - powyżej 735 kW – 3 szt.,
- c) przy lądowiskach dla śmigłowca – 1 szt.,
- d) w wydzielonej kotłowni – 1 szt.;
- 2) sprzęt burzący (topór ciężki i łom) – 1 komplet na każdym pokładzie pomieszczeń mieszkalnych;
- 3) 1 wykrywacz gazów i 10 wskaźników rurkowych CO₂ dla statków wyposażonych w stałe instalacje gaśnicze na dwutlenek węgla. W przypadku posiadania przez statek analizatora spalin, wykrywacza gazów nie wymaga się.

VIII. Minimalne wyposażenie w sprzęt pożarniczy statków niepodlegających Konwencji SOLAS, o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek

Lp.	Rodzaj statku	Gaśnica płynowa lub równoważna	Gaśnica śniegowa	Przewoźna gaśnica pianowa 45-litrowa	Wąż tłoczny, prądownica uniwersalna	Koc gaśniczy	Wyposażenie strażackie	Topór strażacki i łom	Rękawice i buty elektroizolacyjne
1	Statek towarowy	5	3	-	Liczba równa liczbie zainstalowanych zaworów hydrantowych na statku	2	2	1	1
2	Statek ratowniczy, szkolny, badawczy, hydrograficzny	5	3	-		2	-	1	1
3	Pogłębiarka	5	5	-		2	-	1	1
4	Kuter pilotowy, kontroler badawczy, hydrograficzny, holownik do 368 kW	5	3	-		1	-	1	1
5	Holownik i statek pożarniczy powyżej 368 kW	5	3	1		2	-	1	1
6	Łódź motorowa rybacka bezpokładowa	1	-	-		1	-	-	-
7	Łódź motorowa rybacka pokładowa ze sterówką i dziobówką	1	1	-		1	-	-	1
8	Kuter rybacki o długości pomiarowej do 17 m	2	1	-		1	-	1	1
9	Kuter rybacki o długości pomiarowej powyżej 17 m	5	3	-		2	-	2	1
10	Motorówka pasażerska, ratownicza, inspekcyjna, hydrograficzna, gospodarcza, cumownicza	2	1	-		1	-	-	1
11	Barka bez napędu	1	1	-		-	-	-	1
12	Barka z napędem	3	2	-		1	-	1	1
13	Baza nurkowa bez napędu, warsztat pływający	2	1	-		1	-	1	1
14	Szalanda bez napędu	2	1	-		1	-	-	-
15	Szalanda z napędem, dźwig pływający	4	3	-		2	-	1	1
16	Koszarka	3	1	-		1	-	1	1

Uwagi:

1. Wyposażenie strażackie wymagane jest na statkach towarowych o pojemności brutto (GT) 150 jednostek lub większej.
2. Minimalne wyposażenie w sprzęt pożarniczy statków niepodlegających Konwencji SOLAS o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej oraz jego rozmieszczenie ustala, na poziomie nie niższym niż określone w tabeli, właściwy dyrektor urzędu morskiego.

IX. Kontrola sprzętu pożarniczego

1. Gaśnice, aparaty oddechowe i uciezkowe aparaty oddechowe należy co 12 miesięcy poddawać okresowym przeglądom, które wykonują stacje atestacji urządzeń i wyposażenia statku, uznane przez administrację morską zgodnie z art. 17 ustawy.
2. Na statkach podlegających Konwencji SOLAS sprzęt pożarniczy powinien być systematycznie kontrolowany i utrzymywany w stałej sprawności do natychmiastowego użycia przez oficera wyznaczonego przez kapitana statku, zgodnie z wytycznymi IMO¹⁾.
3. Na pozostałych statkach wewnętrzne kontrole sprzętu pożarniczego powinny być przeprowadzane przez kapitana statku lub wyznaczonego oficera pokładowego co 3 miesiące. Fakt przeprowadzenia kontroli powinien być odnotowany w dzienniku pokładowym.

Część B**Opracowywanie i przechowywanie
planów ochrony przeciwpożarowej statków**

I. Postanowienia ogólne

1. Plan ochrony przeciwpożarowej, zwany dalej „planem”, może być połączony z planem rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych oraz planem ewakuacji statku. Dla połączonych planów ustala się nazwę: „PLAN BEZPIECZEŃSTWA – SAFETY PLAN”.
2. Część B ma zastosowanie do opracowywania planu dla statków morskich nowo wybudowanych oraz statków poddanych przebudowie, remontom, wymianie wyposażenia, jak również statków będących w eksploatacji w przypadku, jeżeli okoliczności wymagają zmiany planu.
4. Plan opracowuje się na podstawie zatwierdzonej przez upoważnioną uznaną organizację dokumentacji statku.
5. W celu zapewnienia właściwej kontroli bezpieczeństwa pożarowego statku jeden egzemplarz planu przekazuje się do właściwego urzędu morskiego.
6. Plan wywiesza się na statku w widocznych miejscach: na korytarzach, w holach, w centrum dowodzenia. Duplikat planu powinien być ulokowany na zewnątrz nadbudówki w oznaczonym pojemniku. Miejsce umieszczenia planu powinno być oznakowane zgodnie z wytycznymi IMO²⁾.

¹⁾ Cyrkularz IMO MSC/Circ. 1432 – Zmienione wytyczne w sprawie utrzymania i inspekcji systemów i urządzeń ochrony przeciwpożarowej (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 76).

²⁾ Cyrkularz IMO MSC/Circ.451 – Wytyczne dotyczące umieszczenia planów ochrony przeciwpożarowej przeznaczonych dla lądowej straży pożarnej (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 76).

II. Przepisy obowiązujące przy opracowywaniu planów ochrony przeciwpożarowej

Przy opracowywaniu planów należy w szczególności uwzględnić:

- 1) postanowienia rozdziału II-2 Konwencji SOLAS;
- 2) symbole graficzne do stosowania na planach, podane w dokumentach IMO³⁾;
- 3) przepisy upoważnionej uznanej organizacji.

III. Zadania i przeznaczenie planu ochrony przeciwpożarowej

Plan powinien:

- 1) umożliwić załogom statków, jednostkom straży pożarnej i odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pożarowe pracownikom stoczni zapoznanie się z rodzajami i rozmieszczeniem:
 - a) posterunków dowodzenia i pożarowych,
 - b) przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych,
 - c) drzwi i zamknięcia otworów w przegrodach przeciwpożarowych,
 - d) dróg ewakuacji z rejonów i pomieszczeń statków,
 - e) urządzeń odcinających i wyłączających systemy wentylacji,
 - f) zbiorników paliwa i olejów smarowych z zaworami zdalnego odcinania,
 - g) urządzeń wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i alarmowych,
 - h) pomp pożarniczych z zaworami instalacji wodno-hydrantowej,
 - i) stałych instalacji gaśniczych oraz przenośnego sprzętu pożarniczego zainstalowanego na statku,
 - j) uciezkowych aparatów oddechowych,
 - k) chemicznych ubrań ochronnych;
- 2) stanowić pomoc w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczej i szkoleniu załóg statków oraz jednostek straży pożarnej;
- 3) stanowić podstawę prawidłowego rozmieszczenia przenośnego sprzętu pożarniczego na statkach w końcowej fazie budowy i w trakcie ich eksploatacji.

IV. Podziałka i format planu ochrony przeciwpożarowej

1. Plan powinien być wykonany w skali zapewniającej jego praktyczne wykorzystanie oraz możliwość naniesienia odpowiednich elementów konstrukcyjnych statku, symboli urządzeń ochrony przeciwpożarowej i wyposażenia pożarniczego oraz innych znaków i napisów.

Dla wykonania planu zaleca się przyjmowanie następujących podziałek:

- 1) dla statków o długości całkowitej do 50 m – 1:50;
 - 2) dla statków o długości całkowitej od 51 m do 150 m – 1:100;
 - 3) dla statków o długości całkowitej od 151 m do 200 m – 1:200;
 - 4) dla statków o długości całkowitej powyżej 200 m – 1:300.
2. Plan powinien być wykonany w miarę możliwości na jednym arkuszu. Dla statków wielopokładowych (statki pasażerskie, promy pasażersko-samochodowe, statki do przewozu samochodów itp.) dopuszcza się wykonanie planu na dwóch lub więcej arkuszach.

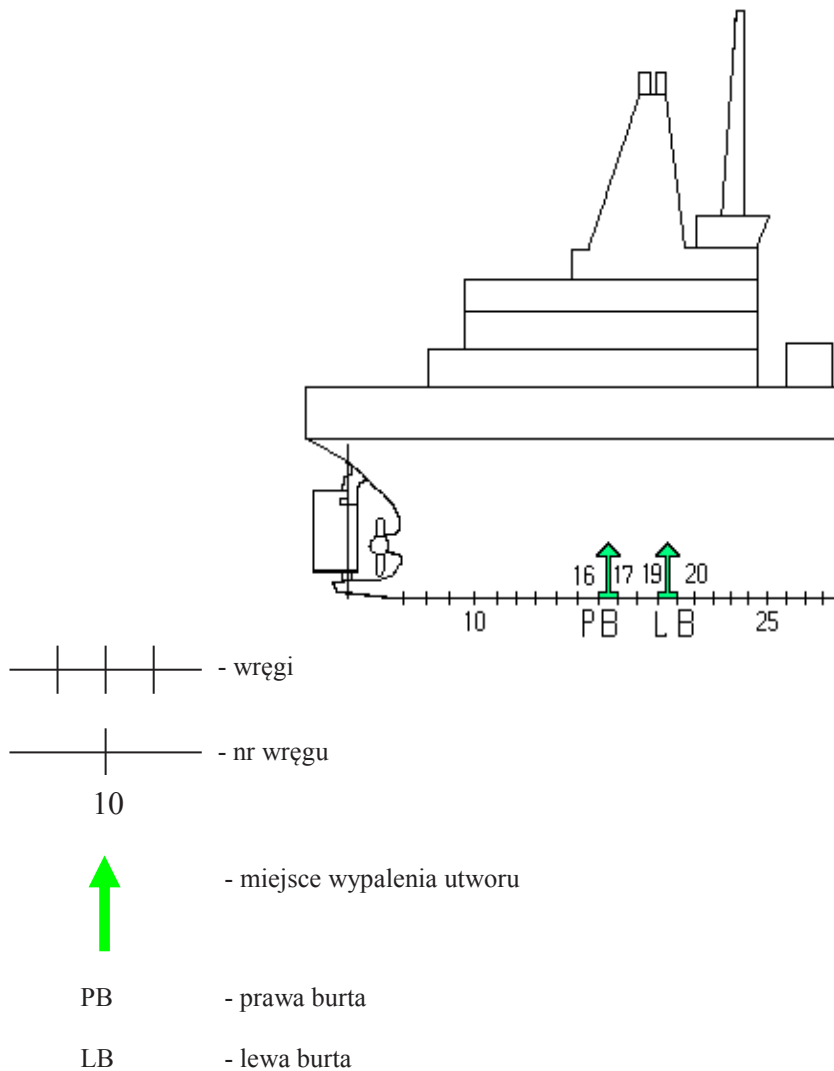
³⁾ Rezolucja IMO A.952(23) – Symbole graficzne stosowane na planach ochrony przeciwpożarowej na statkach (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 76). Na statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2004 r. na planach ochrony przeciwpożarowej nadal mogą być stosowane symbole podane w rezolucji IMO A.654(16) – Symbole graficzne stosowane na planach ochrony przeciwpożarowej (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 76).

V. Rysunki planu ochrony przeciwpożarowej

1. Plan zawiera przekrój wzdłużny statku w płaszczyźnie symetrii, widoki z góry wszystkich pokładów i platform oraz widok na zbiorniki denne paliwa.
2. Obrisy konstrukcji statku i jego wyposażenia, istotne dla bezpieczeństwa pożarowego, wykonuje się na planie liniami w kolorze czarnym. Na plan nie należy nanosić szczegółów nieobrazujących ochrony przeciwpożarowej statku, które mogłyby zmniejszyć czytelność planu lub uniemożliwić w szczególności naniesienie w odpowiednich miejscach właściwych symboli i opisów.
3. Na przekroju wzdłużnym lub na każdym pokładzie należy oznaczyć:
 - 1) rozmieszczenie posterunków dowodzenia i pożarowych;
 - 2) rodzaj i rozmieszczenie przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych, dzielących przestrzeń kadłuba i nadbudówki (ewentualnie pokładówki) na odpowiednie strefy pionowe i poziome;
 - 3) drzwi w przegrodach przeciwpożarowych i szybach klatek schodowych ze stanowiskami ich sterowania;
 - 4) schody, zejściówki, szyby dźwigów pionowych i luków transportowych umożliwiające dostęp do poszczególnych przedziałów, pomieszczeń i pokładów z uwidocznieniem korytarzy, drzwi i dróg ewakuacyjnych;
 - 5) urządzenia zdalnego wyłączania wentylatorów, zamykania otworów kanałów wentylacyjnych, świetlików, przestrzeni pierścieniowych wokół kominów oraz innych zamknięć ograniczających ciąg oraz przenikanie dymu i płomieni;
 - 6) urządzenia do uruchamiania alarmu;
 - 7) rozmieszczenie centralek wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i ich repetytorów oraz pomieszczenia chronione;
 - 8) rozmieszczenie stałych instalacji gaśniczych ze stanowiskami ich uruchamiania oraz pomieszczenia chronione tymi instalacjami;
 - 9) pompy pożarnicze ze stanowiskami ich uruchamiania i rozmieszczeniem zaworów hydrantowych oraz łączników międzynarodowych;
 - 10) rozmieszczenie zbiorników paliwa i olejów smarowych ze stanowiskami zdalnego zamykania zaworów odcinających;
 - 11) rozmieszczenie sprzętu pożarniczego.
4. Na poszczególnych pokładach powinny być naniesione pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe i przemysłowe wraz z korytarzami przyległymi do tych pomieszczeń oraz pomieszczenia ładunkowe, pomieszczenia kategorii specjalnej i pompownie.
5. W pomieszczeniach maszynowych należy zaznaczyć obrysami silniki główne, kotły parowe, spalarki, zespoły prądotwórcze, zbiorniki sprężonego powietrza, zbiorniki paliwa i oleju smarowego o pojemności 1 m³ oraz główne tablice rozdzielcze.
 - 1) Dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2013 r. i później, na przekroju wzdłużnym planu należy zaznaczyć za pomocą strzałki (kolorem zielonym) usytuowanie miejsca do wypalania otworów ewakuacyjnych z pomieszczenia maszynowni. Miejsce to należy zaznaczyć na kadłubie statku w sposób trwały, w uzgodnieniu z upoważnioną uznaną organizacją. O ile jest to możliwe ze względu na konstrukcję statku, wymiary otworu nie powinny mieć mniej niż 600 mm szerokości i 900 mm wysokości.

Na statkach, gdzie odstępy między wręgami w przedziale maszynowym są mniejsze niż 600 mm, oznaczenie otworu, o którym mowa powyżej, nie jest wymagane.

Przykład poprawnego oznaczenia otworu ewakuacyjnego na planie przedstawia poniższy rysunek.



6. Na planie należy zaznaczyć usytuowanie magazynów sprzętu pożarniczego. Magazyny sprzętu pożarniczego mogą być usytuowane w pomieszczeniach, z których wyjścia prowadzą na otwarty pokład lub korytarz mający bezpośrednie połączenie z pokładem otwartym.

VI. Oznakowanie planu ochrony przeciwpożarowej

1. Symbole graficzne powinny być naniesione na plan w takiej pozycji, w jakiej są usytuowane na tablicy symboli graficznych, z wyjątkiem symboli drzwi oraz strzałek określających kierunek ewakuacji.
2. Symbole graficzne powinny być nanoszone na plan możliwie dokładnie w miejscach odpowiadających rzeczywistemu położeniu urządzenia lub wyposażenia pożarniczego statku, a ich ogólna liczba powinna być podana w tablicy symboli.
3. Symbole graficzne, które nie mieszczą się w danym pomieszczeniu na planie, można umieszczać obok tego pomieszczenia na odnośnikach.

4. W przypadku występowania pomieszczeń chronionych jednocześnie instalacjami gaśniczymi i wykrywczymi, można je oznaczyć pojedynczymi symbolami czujek pożarowych odpowiedniego rodzaju w połączeniu z odpowiednimi symbolami obszarów chronionych.
5. Na plan nanosi się symbole graficzne wyposażenia pożarniczego w liczbie nie mniejszej niż wynika to z przepisów, o których mowa w pkt II.
6. Przegrody typu A-0, tworzące poprzeczne grodzie wodoszczelne, sięgające do pokładu grodziowego i dzielące statek na przedziały wodoszczelne, należy narysować pogrubioną linią ciągłą (o grubości około 1 mm). Nie wymaga się dodatkowego oznakowania tego typu przegród na rysunkach i tabliczce rysunkowej planu.
7. Symbole graficzne w tablicy symboli planu powinny być naniesione według kolejności numerów od dołu ku górze.
8. Obrysy zbiorników paliwa i olejów smarowych powinny być obramowane linią koloru brązowego.

VII. Opis planu

1. Na planie umieszcza się tablicę symboli, z objaśnieniami znaczenia symboli i charakterystyką urządzeń ochrony przeciwpożarowej oraz wyposażenia pożarniczego, według poniższego wzoru.

1															
Poz.	Symbol	ZNACZENIE SYMBOLU										J m	LICZBA		
Item	Symbol	MEANING OF SYMBOL										U. m	QUANT.		
Konstr.							NAZWA ZAKŁADU								
Kreślił															
Sprawdz.															
Skala	NAZWA STATKU					Zmiany									
Format	PLAN OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ FIRE CONTROL PLAN								N	U	M	E	R		
Pow. w m ²									R	Y	S	U	N	K	U

2. Na planie należy podać następujące dane statku:
 - 1) długość całkowitą;
 - 2) szerokość maksymalną;
 - 3) wysokość do pokładu głównego;
 - 4) pojemność brutto;
 - 5) moc silników głównych;
 - 6) ilość załogi i pasażerów;
 - 7) numer IMO.

3. Na planie należy opisać pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe, przemysłowe, ładunkowe, kategorii specjalnej i pompownie. Opisy można nanieść w obrysie pomieszczenia, podając jego nazwę lub numer identyfikacyjny. W przypadku oznaczenia pomieszczeń numerami identyfikacyjnymi, należy sporządzić osobną tabelę zgodnie z poniższym wzorem, z określeniem ich nazw.

WYKAZ POMIESZCZEŃ	
LIST OF ACCOMODATION	
Nr ident.	Nazwa pomieszczenia
Ident. No.	Name of accommodation

4. W osobnej tabeli należy opisać zbiorniki paliwa i oleju smarowego z podaniem ich pojemności, zgodnie z poniższym wzorem. Zamiast osobnej tabeli dopuszcza się opis zbiorników w miejscu ich usytuowania, o ile taka możliwość istnieje.

ZESTAWIENIE ZBIORNIKÓW			
TANK ARRANGEMENT			
Nr zbiornika	Przeznaczenie	Położenie wr - wr	Objętość m3
No. of tank	Purpose	Location Fr - fr	Volume m3

5. W celu zapewnienia skuteczności gaśniczego działania dwutlenku węgla lub innego gazu obojętnego stosowanego do gaszenia pożaru, na statkach wyposażonych w stałą gazową instalację gaśniczą:
- 1) należy przeprowadzić inwentaryzację wszystkich otworów zamykanych do siłowni okrętowych oraz ładowni, w szczególności drzwi, klap, żaluzji, głowic wentylatorów, cięgier, a następnie sporządzić zestawienie według poniższego wzoru.

WYKAZ URZĄDZEŃ ODCINAJĄCYCH WENTYLACJĘ POMIESZCZEŃ CHRONIONYCH INSTALACJĄ GAŚNICZĄ CO₂			
LIST OF EQUIPMENT OF VENTILATION OF COMPARTMENT PROTECTED BY CO₂ EXTIGUISHING INSTALATION			
Nr	Rodzaj urządzenia	Lokalizacja urządzenia	Nazwa pomieszczenia bronionego
No	Type of equipment	Location of equipment	Name of compartment to be cut off

- 2) wszystkie urządzenia odcinające wentylację na statku należy oznakować nadanym w wykazie numerem;
- 3) numerację otworów należy rozpocząć od najniżej położonego pokładu ku górze oraz od rufy do dziobu;
- 4) posługując się ustaloną w zestawieniu numeracją, otwory zamykane należy oznakować według poniższych wzorów:
 - a) dla siłowni okrętowej znak wykonuje się w postaci żółtego koła o średnicy 100 mm, z umieszczonym wewnątrz numerem czarnego koloru, napisanym cyframi arabskimi o wysokości 50 mm, określającym ustalony numer urządzenia zamykającego otwór wentylacyjny;



- b) dla ładowni statków znaki wykonuje się w postaci żółtego kwadratu o boku 100 mm, z umieszczonym wewnątrz ustalonym numerem koloru czarnego.



6. Przy opisywaniu pomieszczeń, zbiorników i urządzeń ochrony przeciwpożarowej należy kierować się zasadą, że wszystkie te elementy leżące po prawej stronie płaszczyzny symetrii statku powinny być oznaczone numerami nieparzystymi, natomiast leżące po lewej stronie płaszczyzny symetrii statku – numerami parzystymi.
7. Wszystkie zestawienia powinny być naniesione z prawej strony rysunków planu po lewej stronie tabliczki rysunkowej.
8. Plan statku uprawiającego żeglugę międzynarodową powinien być wykonany w językach polskim i angielskim.
9. Dla planu statku uprawiającego żeglugę międzynarodową ustala się nazwę: „PLAN OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ – FIRE CONTROL PLAN”. W przypadku naniesienia oznakowania środków i urządzeń ratunkowych ustala się nazwę: „PLAN BEZPIECZEŃSTWA – SAFETY PLAN”.

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATECZNOŚCI
STATKÓW PASAŻERSKICH TYPU RO-RO⁹⁾

1. Oprócz wymagań prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS dotyczących podziału wodoszczelnego i stateczności w stanie uszkodzonym, statki pasażerskie typu ro-ro⁹⁾ powinny dodatkowo spełniać szczególne wymagania stateczności.
2. Uwzględniając efekt oddziaływania hipotetycznej ilości wody morskiej, która w wyniku uszkodzenia może zgromadzić się na pierwszym pokładzie powyżej wodnicy konstrukcyjnej w pomieszczeniach ładunkowych ro-ro lub w pomieszczeniach kategorii specjalnej, określonych w prawidło 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS, zwanym dalej „uszkodzonym pokładem ro-ro”, przy przyjęciu, że pokład ten jest uszkodzony, powinny zostać spełnione postanowienia prawidła 8.2.3 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS.
3. Wymagania prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS inne niż wskazane w pkt 2 nie muszą być spełnione, jeżeli spełnione są szczególne wymagania stateczności.
4. Przyjętą ilość wody, o której mowa w pkt 1, oblicza się na podstawie ustalonej wysokości powierzchni wody:
 - 1) powyżej najniższego punktu krawędzi pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro lub
 - 2) jeżeli krawędź pokładu uszkodzonego pokładu ro-ro znajduje się pod wodą – powyżej wodnicy pływania dla wszystkich kątów przechyłu i wartości przegłębienia, wyznaczonej w sposób następujący:
 - a) 0,5 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi co najwyżej 0,3 m,
 - b) 0,0 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi co najmniej 2,0 m,
 - c) wartości pośrednie, wyznaczone za pomocą interpolacji liniowej, jeżeli pozostała wolna burta po uszkodzeniu (f_r) mieści się w przedziale 0,3-2,0 m.
5. Jeżeli statek wyposażony jest w wysoce wydajną instalację odwadniającą, do obliczeń ilości wody, o której mowa w pkt 1, dopuszcza się przyjęcie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 4.
6. W przypadku obliczeń dokonywanych dla statków uprawiających żeglugę w określonych i ograniczonych rejonach eksploatacji dopuszcza się użycie wartości poziomu powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z pkt 4, zastępując ją:
 - 1) wartością 0,0 m, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego rejonu, wynosi co najwyżej 1,5 m;
 - 2) wartością ustaloną zgodnie z pkt 2, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego rejonu, wynosi co najmniej 4,0 m;
 - 3) wartościami pośrednimi wyznaczonymi w drodze interpolacji liniowej, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), określona dla danego obszaru, mieści się w przedziale 1,5-4,0 m, pod warunkiem, że:
 - a) właściwy organ administracji państwa bandery statku uznał, że wartość znaczącej wysokości fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, nie jest przekraczana z prawdopodobieństwem większym niż 10%, oraz
 - b) rejon eksploatacji statku oraz – jeżeli ma to zastosowanie – część roku, dla której określono znaczącą wysokość fali (h_s), są uwidocznione w certyfikatach statku.

7. W celu szacunkowej oceny efektu działania wody, o której mowa w pkt 1, stosuje się następujące wymogi:

- 1) gródź poprzeczną lub wzdłużną uważa się za nienaruszoną, jeżeli wszystkie jej elementy znajdują się między pionowymi powierzchniami położonymi z każdej burty statku, w odległości od zewnętrznego poszycia kadłuba równej 1/5 szerokości statku, określonej zgodnie z prawidłem 2 rozdziału II-1 Konwencji SOLAS; odległość tę mierzy się prostopadłe do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej;
- 2) w przypadku gdy kadłub został częściowo poszerzony w celu spełnienia szczególnych wymogów stateczności, stosuje się zwiększoną wartość 1/5 szerokości statku, przy czym nie powinna ona wpływać na położenie przejść grodziowych, instalacji rurociągów i innych elementów, które zostało zaakceptowane przed tym poszerzeniem;
- 3) szczelność grodzi poprzecznych lub wzdłużnych, uznanych za skuteczne przy ograniczeniu ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, powinna odpowiadać wydajności instalacji zęzowej statku i powinna wytrzymywać ciśnienie hydrostatyczne, jakie może wystąpić w stanach awaryjnych statku. Wysokość grodzi powinna wynosić co najmniej 4 m, chyba że poziom powierzchni wody (h_w) jest niższy niż 0,5 m. W przypadku gdy poziom powierzchni wody (h_w) jest niższy niż 0,5 m, wysokość grodzi (h_{gr}) oblicza się według wzoru:

$$h_{gr} = 8h_w$$

Minimalna wysokość grodzi nie może być mniejsza niż 2,2 m, jednak w przypadku statku z pokładami podwieszanymi minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż wartość wysokości do dolnej krawędzi podwieszonego pokładu w położeniu opuszczonym;

- 4) w przypadkach urządzeń specjalnych, takich jak podwieszane pokłady o pełnej szerokości i szerokie szyby burtowe, na podstawie szczegółowych badań modelowych mogą zostać zastosowane inne wysokości grodzi;
- 5) skutki oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro nie muszą być uwzględniane dla przedziałów, które posiadają z każdej strony pokładu furty odwadniające, równomiernie rozmieszczone wzdłuż burt przedziału, spełniające następujące warunki:
 - a) $A \geq 0,3 l$, gdzie A oznacza całkowitą powierzchnię furt odwadniających na każdej stronie pokładu [m^2], a l – długość przedziału [m] oraz
 - b) w najgorszych warunkach uszkodzenia statek powinien zachowywać wolną burtę po uszkodzeniu (f_r) o wartości co najmniej 1 m, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, oraz
 - c) furty odwadniające powinny się znajdować nie wyżej niż 0,6 m ponad uszkodzonym pokładem ro-ro, a ich dolna krawędź powinna znajdować się nie wyżej niż 2 cm nad pokładem, oraz
 - d) furty odwadniające powinny być wyposażone w urządzenia zamykające lub kłapy zapobiegające wdarciu się wody na pokład ro-ro, umożliwiające jednocześnie odprowadzenie wody zgromadzonej na tym pokładzie,
- 6) w przypadku przyjęcia, że została uszkodzona gródź położona powyżej uszkodzonego pokładu ro-ro, oba przedziały graniczące z tą grodzią uznaje się za zatopione do tej samej wysokości, obliczonej zgodnie z pkt 4 lub 6.