

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2008/87/WE

z dnia 22 września 2008 r.

zmieniająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ⁽²⁾,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku II do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

W załącznikach V i VI do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

(1) Od chwili przyjęcia dyrektywy w grudniu 2006 r. zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie ustalone były zgodnie z art. 22 Poprawionej konwencji o żegludze na Renie. W związku z tym należy wprowadzić zmiany do dyrektywy 2006/87/WE.

Artykuł 3

Państwa członkowskie posiadające wodne drogi śródlądowe, o których mowa w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/87/WE, wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy ze skutkiem od dnia 30 grudnia 2008 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

(2) Należy zapewnić wydawanie wspólnotowego świadectwa statku oraz świadectwa statku zgodnego z przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie na podstawie wymogów technicznych gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa.

(3) W celu uniknięcia przypadków zakłócenia konkurencji, jak również różnego poziomu bezpieczeństwa, zmiany w dyrektywie 2006/87/WE muszą być wprowadzone tak szybko, jak to tylko jest możliwe.

(4) Środki określone w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 7 dyrektywy

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

Artykuł 4

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

Artykuł 5

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 września 2008 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

- 1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tytuł art. 2.18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2.18 – Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku”;
 - b) tytuł art. 6.09 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6.09 – Odbiór i przeglądy okresowe”;
 - c) dodaje się art. 10.03c w brzmieniu:

„Artykuł 10.03c – Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe do ochrony przedmiotów”;
- 2) w art. 2.07 ust. 1 termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „europejski numer identyfikacyjny statku”;
- 3) w art. 2.17 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 2 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Odpowiednio aktualizują rejestr, o którym mowa w ust. 1.”;
 - b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Właściwe organy pozostałych państw członkowskich, umawiające się państwa konwencji z Mannheim, a także, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony prywatności, kraje trzecie na podstawie umów administracyjnych otrzymują dostęp z prawem wyłącznie do odczytu do rejestru zgodnego z modelem określonym w załączniku VI, w celu wykonania środków administracyjnych dla utrzymania bezpieczeństwa i ułatwienia żeglugi oraz w zakresie wykonania art. 2.02 do 2.15, jak również art. 8, 10, 11, 12, 15, 16 i 17 niniejszej dyrektywy”;
- 4) artykuł 2.18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2.18

Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku

1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (ENI), dalej zwany »europejskim numerem identyfikacyjnym statku«, składa się z ośmiu cyfr arabskich zgodnie z dodatkiem III.
2. Właściwy organ wydający świadectwo wspólnotowe wpisuje w nim europejski numer identyfikacyjny statku. Jeśli jednostka nie posiada europejskiego numeru identyfikacyjnego statku w momencie wydawania świadectwa wspólnotowego, nadawany on jest jednostce przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym jednostka została zarejestrowana lub w którym znajduje się jej port macierzysty.

Jednostkom pochodzącym z krajów, gdzie nadanie europejskiego numeru identyfikacyjnego statku nie jest możliwe, europejski numer identyfikacyjny statku, który należy wpisać w świadectwie wspólnotowym, nadawany jest przez właściwy organ wydający świadectwo wspólnotowe.
3. Jednostce można nadać tylko jeden europejski numer identyfikacyjny statku. Europejski numer identyfikacyjny statku nadaje się raz i obowiązuje on w niezmienionej formie przez cały okres użytkowania jednostki.
4. Właściciel jednostki lub jego pełnomocnik występuje z wnioskiem do właściwego organu o nadanie europejskiego numeru identyfikacyjnego statku. Właściciel lub jego pełnomocnik jest także zobowiązany do umieszczenia na jednostce europejskiego numeru identyfikacyjnego statku wpisanego do świadectwa wspólnotowego.

5. Każde państwo członkowskie notyfikuje Komisji właściwe organy odpowiedzialne za nadawanie europejskich numerów identyfikacyjnych statku. Komisja prowadzi rejestr tych organów, a także właściwych organów notyfikowanych przez kraje trzecie, który udostępnia państwom członkowskim. Na żądanie rejestr udostępnia się także właściwym organom z krajów trzecich.
6. Każdy właściwy organ zgodnie z ust. 5 podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu poinformowania wszystkich pozostałych właściwych organów wymienionych w rejestrze, prowadzonym na podstawie ust. 5, o każdym nadanym europejskim numerze identyfikacyjnym statku, jak również przekazuje dane identyfikacyjne statku określone w dodatku IV. Dane te można udostępnić właściwym organom pozostałych państw członkowskich, umawiającym się stronom konwencji z Mannheim oraz, przy zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony prywatności, krajom trzecim na podstawie umów administracyjnych w celu wykonania środków administracyjnych dla utrzymania bezpieczeństwa i ułatwienia żeglugi oraz w zakresie wykonania art. 2.02 do 2.15, art. 2.18 ust. 3, jak również art. 8, 10, 11, 12, 15, 16 i 17 niniejszej dyrektywy.”;
- 5) w art. 2.19 ust. 2 akapit drugi termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „europejski numer identyfikacyjny statku”;
- 6) w art. 6.02 ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku maszyn sterowych z napędem silnikowym na wyposażeniu musi znajdować się drugi niezależny napęd lub dodatkowy napęd ręczny. W razie awarii lub zakłóceń w działaniu napędu maszyny sterowej drugi niezależny napęd lub napęd ręczny muszą zadziałać w ciągu 5 sekund”;

- 7) artykuł 6.03 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6.03

Hydrauliczny system napędowy maszyny sterowej

1. Do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej nie mogą być podłączone żadne inne odbiorniki energii.
 2. Zbiorniki hydrauliczne wyposażone są w system ostrzegawczy kontrolujący spadek poziomu oleju poniżej najniższego dopuszczalnego dla bezpiecznej eksploatacji poziomu napełnienia.
 3. Wymiary, konstrukcja i układ rurociągów powinny w miarę możliwości wykluczać uszkodzenia mechaniczne lub szkody spowodowane ogniem.
 4. Węże hydrauliczne
 - a) dopuszczalne są wyłącznie, jeśli ich zastosowanie jest nieuniknione w celu zamortyzowania wibracji lub ze względu na swobodę ruchu elementów konstrukcyjnych;
 - b) muszą być przystosowane do ciśnienia równego przynajmniej maksymalnej dopuszczalnego ciśnienia roboczego;
 - c) muszą być wymieniane przynajmniej co osiem lat.
 5. Przynajmniej co osiem lat wyspecjalizowana firma dokonuje przeglądu cylindrów hydraulicznych, pomp hydraulicznych oraz silników hydraulicznych, a także silników elektrycznych, i w razie potrzeby naprawia je.”;
- 8) w art. 6.07 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Stanowisko sterowania musi być wyposażone w alarm optyczny lub akustyczny, sygnalizujący następujące zdarzenia.”;
 - b) litera a) otrzymuje brzmienie:

„a) spadek poziomu oleju w zbiorniku hydraulicznym poniżej najniższego dopuszczalnego poziomu zgodnie z art. 6.03 ust. 2 oraz spadek ciśnienia roboczego układu hydraulicznego.”;

9) artykuł 6.09 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6.09

Odbiór i przeglądy okresowe

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

10) w art. 7.02 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Strefa ograniczonej widoczności przed dziobem statku (bez ładunku, z połową zapasów i bez balastu) nie może dla sternika przekraczać dwóch długości statku lub 250 m do powierzchni wody w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.”;

b) w ust. 6 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W celu zapobiegania efektom odbłasku frontowe okna na mostku nawigacyjnym muszą być antyrefleksyjne lub zamontowane w sposób wykluczający efekt odbłasku. Wymóg ten zostaje spełniony w razie nachylenia okien względem pionu, tj. wysunięcia górnej części okien na zewnątrz o co najmniej 10 stopni i co najwyżej 25 stopni.”;

11) w art. 8.05 ustęp 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Przewody do dystrybucji paliwa bezpośrednio przy zbiornikach muszą być wyposażone w zawór szybkiego odcinania paliwa, który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte.

Jeśli urządzenie jest niewidoczne, pokrywa nie może być zamykana na klucz.

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

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

12) w art. 9.15 ust. 9 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Liczba złączy przewodów powinna być ograniczona do minimum.”;

13) w art. 10.03a wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wydaje się zaświadczenie o inspekcji z podpisem eksperta oraz datą przeprowadzenia inspekcji.”;

b) skreśla się ust. 10;

14) w art. 10.03b wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się lit. d):

„d) FK-5-1-12 (dodecafluoro-2-metylopentan-3-on).”;

b) w ust. 4 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W celu równomiernego rozproszczenia środka gaśniczego dysze wylotowe muszą być odpowiednio zwymiarowane i zamontowane. W szczególności środek gaśniczy musi być skuteczny także poniżej płyt podłogowych.”;

c) w ust. 5 lit. e) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) działań załogi w przypadku użycia oraz dostępu do chronionego pomieszczenia po użyciu lub zalaniu, w szczególności w odniesieniu do potencjalnej obecności substancji niebezpiecznych.”;

d) w ust. 9 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Wydaje się zaświadczenie o inspekcji z podpisem eksperta oraz datą przeprowadzenia inspekcji.”;

e) ustęp 13 otrzymuje brzmienie:

„13. FK-5-1-12 – systemy gaśnicze

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

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

15) dodaje się art. 10.03c w brzmieniu:

„Artykuł 10.03c

Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe do ochrony przedmiotów

Dopuszczalne są tylko systemy gaśnicze zainstalowane na stałe zgodnie z zaleceniami Komitetu.”;

16) w art. 10.05 ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. Indywidualna, automatycznie nadmuchiwana kamizelka ratunkowa zgodna z normami europejskimi EN 395: 1998, EN 396: 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 lub EN ISO 12402-4 : 2006 musi być łatwo dostępna dla każdej osoby regularnie przebywającej na pokładzie statku.”;

17) w art. 14.13 po zdaniu drugim dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Dodatkowo, dla statków pasażerskich, ekspert sprawdza ważność zaświadczenia o inspekcji potwierdzającego prawidłową instalację gazowego systemu alarmowego, o którym mowa w art. 15.15 ust. 9 lub jego inspekcję.”;

18) w art. 15.03 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Dane dotyczące statku bez ładunku uwzględniane przy obliczaniu stabilności muszą być ustalane na podstawie próby przechyłu.”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w akapicie trzecim formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Ponadto wymóg ust. 3 lit. d) musi być spełniony przy następujących warunkach obciążenia.”;

(ii) skreśla się ostatni akapit;

c) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(i) litery a), b) i c) otrzymują brzmienie:

„a) maksymalne ramię prostujące h_{\max} występuje przy kącie przechyłu $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ i nie może być mniejsze niż 0,20 m. Jeżeli $\varphi_f < \varphi_{\max}$, ramię prostujące przy kącie zalewania φ_f nie może być mniejsze niż 0,20 m;

b) kąt zalewania φ_f nie może być mniejszy niż $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$;

c) obszar A pod krzywą ramienia prostującego musi osiągać, w zależności od φ_f i φ_{\max} , następujące wartości:

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

gdzie:

h_{\max} to maksymalne ramię prostujące;

φ to kąt przechyłu;

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

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

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

A to obszar poniżej krzywej ramienia prostującego.”;

(ii) litera e) otrzymuje brzmienie:

„e) w żadnym z następujących dwóch przypadków kąt przechyłu φ_{mom} nie może przekraczać 12° :

(aa) pod działaniem momentu przechylającego wywołanego przez osoby i wiatr zgodnie z ust. 4 i 5;

(bb) pod działaniem momentu przechylającego wywołanego przez osoby i zwrot statku zgodnie z ust. 4 i 6.”;

d) w ust. 4 wyjaśnienie „ $n_i = 4$ dla obszarów wolnego pokładu z ruchomym wyposażeniem; dla obszarów pokładu z mocowanym na stałe wyposażeniem, takim jak ławki, n_i oblicza się przy założeniu, że na osobę przypada 0,45 m szerokości i 0,75 m głębokości siedzenia” otrzymuje brzmienie:

„ $n_i = 3,75$ dla obszarów wolnego pokładu z ruchomym wyposażeniem;

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

e) w ust. 9 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tabela poniżej formuły wprowadzającej w akapicie drugim otrzymuje brzmienie:

	„Status jednoprzędziowy	Status dwuprzędziowy
Wymiary uszkodzenia bocznego		
wzdłużne l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 2,25 m
poprzeczne b [m]	B/5	0,59
pionowe h [m]	od dna statku w górę bez ograniczenia	
Wymiary uszkodzenia dna		
wzdłużne l [m]	$0,10 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 4,00 m	$0,05 \cdot L_{WL}$, jednak nie mniej niż 2,25 m
poprzeczne b [m]	B/5	
pionowe h [m]	0,59; system rur instalowany zgodnie z art. 15.02 ust. 13 lit. c) uznaje się za nienaruszony”	

(ii) w lit. d) skreśla się ostatni akapit;

f) w ust. 10 dodaje się lit. d):

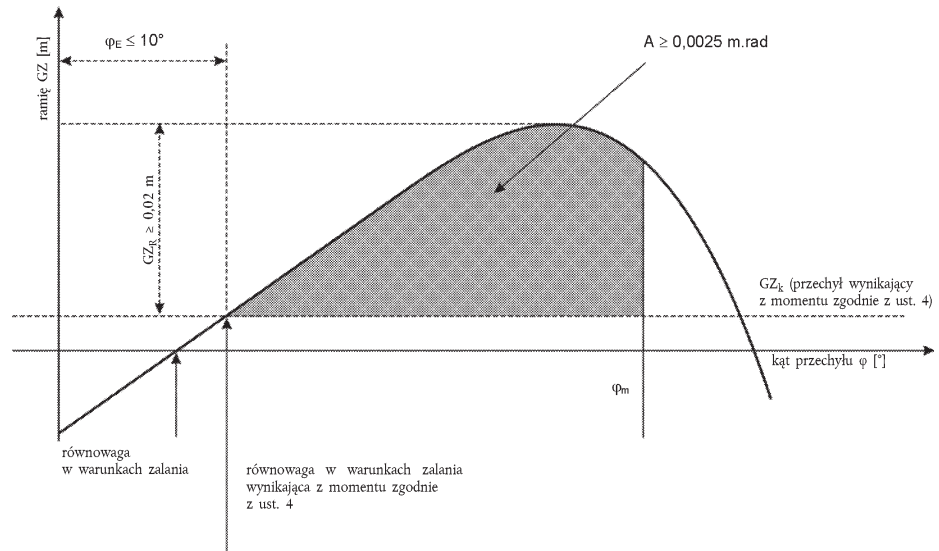
„d) obliczenia efektu wolnej powierzchni dla wszystkich pośrednich fazach zalania dokonuje się na podstawie powierzchni brutto uszkodzonych przedziałów.”;

g) w ust. 11 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w zdaniu wprowadzającym skreśla się „wywołanego przez osoby”;

(ii) litera b) otrzymuje brzmienie:

„b) przy przechyle wykraczającym poza położenie równowagi krzywa ramienia prostującego musi wykazywać w części dodatniej wartości ramienia prostującego $GZ_R \geq 0,02$ m i wyznaczać obszar $A \geq 0,0025$ m·rad. Te minimalne parametry stateczności muszą być utrzymywane do czasu zalania pierwszego niezabezpieczonego otworu, a w każdym przypadku przed osiągnięciem kąta przechyłu φ_m 25° .



gdzie:

φ_E to kąt przechyłu w końcowej fazie zalania przy uwzględnieniu momentu, o którym mowa w ust. 4;

φ_m to kąt utraty stateczności lub kąt, przy którym ma miejsce zalanie pierwszego niezabezpieczonego otworu lub 25° ; należy zastosować mniejszą wartość;

GZ_R to pozostałe ramię prostujące w końcowej fazie zalania przy uwzględnieniu momentu, o którym mowa w ust. 4;

GZ_K to przechył wynikający z momentu, o którym mowa w ust. 4.”;

19) w art. 15.06 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 lit. a) dodaje się zdanie w brzmieniu:

„pomieszczenia, z wyjątkiem kabin i grup pomieszczeń posiadających tylko jedno wyjście, muszą mieć przynajmniej jedno wyjście awaryjne.”;

b) w ust. 8 lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„łączna powierzchnia miejsc zbiórki (A_S) musi wynosić przynajmniej.”;

20) w art. 15.09 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Oprócz kół ratunkowych, o których mowa w art. 10.05 ust. 1, wszystkie części pokładu przeznaczone dla pasażerów i niezamknięte muszą być wyposażone w odpowiednie koła ratunkowe umieszczone po obu stronach statku w odległości nie większej niż 20 m od siebie. Koła ratunkowe uznaje się za odpowiednie, jeśli są one zgodne z:

— normą europejską EN 14144: 2003, lub

— Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS z 1974 r.), rozdział III, przepis 7.1 oraz Międzynarodowym kodeksem środków ratunkowych (LSA), ust. 2.1.”;

b) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Oprócz kół ratunkowych wymienionych w ust. 1 cały personel pokładowy musi mieć łatwy dostęp do osobistych środków ratunkowych, o których mowa w art. 10.05 ust. 2. Dla personelu pokładowego nieodpowiedzialnego za obowiązki przepisane instrukcją bezpieczeństwa dopuszcza się nienadmuchiwane lub półautomatycznie nadmuchiwane kamizelki ratunkowe zgodne z normami podanymi w art. 10.05 ust. 2.”;

c) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Oprócz środków ratunkowych wymienionych w ust. 1 i 2 należy zapewnić osobiste środki ratunkowe, o których mowa w art. 10.05 ust. 2, dla 100 % maksymalnej dopuszczalnej liczby pasażerów. Dopuszcza się nienadmuchiwane lub półautomatycznie nadmuchiwane kamizelki ratunkowe zgodne z normami podanymi w art. 10.05 ust. 2.”;

(ii) skreśla się akapit drugi;

21) artykuł 15.10 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„Siłownia awaryjna instalowana jest powyżej linii granicznej lub tak daleko, jak to tylko możliwe, od źródeł energii, o których mowa w art. 9.02 ust. 1, tak aby, w przypadku zalania, o którym mowa w art. 15.03 ust. 9, zagwarantować, że siłownia nie zostanie zalana w tym samym czasie, co źródła energii.”;

22) w art. 15.11 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. d) ppkt (aa) otrzymuje brzmienie:

„(aa) załącznik I część 3 kodeksu procedur prób ogniowych; oraz”;

(ii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Komisja inspekcyjna może, zgodnie z kodeksem procedur prób ogniowych, zalecić przeprowadzenie próby na próbce przegrody w celu sprawdzenia zgodności z przepisami ust. 2 dotyczącymi odporności na podwyższoną temperaturę.”;

b) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przegrody

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

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

Pomieszczenia	Ośrodki sterownia	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Ośrodki sterownia	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A30	A60	A60	A60
Klatki schodowe		—	A0	A30	A60	A60	A60
Miejsca zbiórki			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A60	A60
Pomieszczenia mieszkalne				—/B15 ⁽³⁾	A60	A60	A60
Maszynownie					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kuchnie						A0	A60/B15 ⁽⁵⁾
Magazyny							—

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

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

⁽³⁾ Przegrody pomiędzy kabinami sąsiadującymi w pionie, przegrody pomiędzy kabinami a korytarzami i pionowe przegrody oddzielające miejsca pobytu pasażerów zgodnie z sekcją 10 muszą odpowiadać typowi B15, a dla pomieszczeń z ciśnieniową instalacją tryskaczową — typowi B0.

⁽⁴⁾ Przegrody pomiędzy maszynowniami zgodnie z art. 15.07 i 15.10 ust. 6 muszą odpowiadać typowi A60; w innych przypadkach muszą odpowiadać typowi A0.

⁽⁵⁾ Typ B15 jest wystarczający dla przegród pomiędzy kuchniami a chłodniami i magazynami żywności.

(bb) tabela przegród pomiędzy pomieszczeniami z zainstalowaną instalacji ciśnieniowo-tryskaczowej zgodnie z art. 10.03a

Pomieszczenia	Ośrodki sterownia	Klatki schodowe	Miejsca zbiórki	Pomieszczenia mieszkalne	Maszynownie	Kuchnie	Magazyny
Ośrodki sterownia	—	A0	A0/B15 ⁽¹⁾	A0	A60	A30	A30
Klatki schodowe		—	A0	A0	A60	A30	A0
Miejsca zbiórki			—	A30/B15 ⁽²⁾	A60	A30	A30
Pomieszczenia mieszkalne				—/B0 ⁽³⁾	A60	A30	A0
Maszynownie					A60/A0 ⁽⁴⁾	A60	A60
Kuchnie						—	B15
Magazyny							—

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

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

⁽³⁾ Przegrody pomiędzy kabinami sąsiadującymi w pionie, przegrody pomiędzy kabinami a korytarzami i pionowe przegrody oddzielające miejsca pobytu pasażerów zgodnie z sekcją 10 muszą odpowiadać typowi B15, a dla pomieszczeń z ciśnieniową instalacją tryskaczową — typowi B0.

⁽⁴⁾ Przegrody pomiędzy maszynowniami zgodnie z art. 15.07 i 15.10 ust. 6 muszą odpowiadać typowi A60; w innych przypadkach muszą odpowiadać typowi A0.

b) przegrody typu A to grodzie, ściany i pokłady spełniające następujące wymogi:

(aa) wykonane są ze stali lub innego równoważnego materiału;

(bb) są w odpowiedni sposób usztywnione;

- (cc) są izolowane dopuszczonym materiałem niepalnym w ten sposób, że średnia temperatura powierzchni po stronie przeciwnej w stosunku do ognia podnosi się o nie więcej niż 140 °C powyżej temperatury początkowej i w żadnym punkcie, w tym również spoinach pionowych, nie podnosi się o więcej niż 180 °C powyżej temperatury początkowej w następujących okresach:

Typ A60 – 60 minut

Typ A30 – 30 minut

Typ A0 – 0 minut;

- (dd) wykonane są w sposób uniemożliwiający przedostanie się dymu i płomieni w ciągu pierwszej godziny standardowej próby ogniowej;

- c) przegrody typu B to grodzie, ściany, pokłady, stropy lub okładziny zgodne z następującymi wymogami:

- (aa) wykonane są z dopuszczonego materiału niepalnego. Ponadto wszystkie materiały wykorzystane do budowy i montażu przegród są niepalne, z wyjątkiem okładziny, która musi co najmniej wstrzymać płomień;

- (bb) mają taką wartość, że średnia temperatura powierzchni po stronie przeciwnej w stosunku do ognia podnosi się o nie więcej niż 140 °C powyżej temperatury początkowej i w żadnym punkcie, w tym również spoinach pionowych, nie podnosi się o więcej niż 225 °C powyżej temperatury początkowej w następujących okresach:

Typ B15 – 15 minut

Typ B0 – 0 minut;

- (cc) wykonane są w sposób uniemożliwiający przedostanie się płomieni w ciągu pierwszej godziny standardowej próby ogniowej.”;

- 23) w art. 15.15 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Statki pasażerskie dopuszczone do przewozu maksymalnie 50 pasażerów i o długości LWL nieprzekraczającej 25 m muszą wykazać się odpowiednią statecznością po uszkodzeniu, o którym mowa w art. 15.03 ust. 7 do 13 lub, alternatywnie, muszą się wykazać zgodnością z następującymi kryteriami po zalaniu symetrycznym.”;

- b) w ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zanurzenie statku nie powinno przekraczać linii granicznej; oraz”;

- c) w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja inspekcyjna może odstąpić od zastosowania art. 10.04 w przypadku statków pasażerskich mających zezwolenie na transport nie więcej niż 250 pasażerów i o długości L_{WL} nieprzekraczającej 25 m, jeżeli statek jest wyposażony w platformę dostępną z każdej strony statku umieszczoną bezpośrednio nad linią wody, aby można było wydostać ratowane osoby z wody.”;

- d) w ust. 10 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Nie stosuje się następujących przepisów w przypadku statków pasażerskich o długości L_{WL} nieprzekraczającej 25 m.”;

- 24) w art. 16.06 ust. 2 termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „europejski numer identyfikacyjny statku”;

25) w art. 21.02 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 lit. g) po odniesieniu do „art. 10.03b” dodaje się odniesienie w brzmieniu:

„artykuł 10.03c”;

b) w ust. 2 lit. d) odniesienie do „art. 10.07” zastępuje się odniesieniem w brzmieniu:

„artykuł 10.05”;

26) w tabeli w art. 24.02 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) po pozycji odnoszącej się do art. 6.01 ust. 7 dodaje się następującą pozycję odnoszącą się do art. 6.02 ust. 1:

„6.02 ust. 1	Obecność oddzielnych zbiorników hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.
	Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.
	Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.”

b) pozycja odnosząca się do art. 6.02 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„ust. 2	Uruchomienie drugiego napędu w wyniku jednej czynności	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”
---------	--	---

c) pozycja odnosząca się do art. 6.03 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„6.03 ust. 1	Podłączenie innych odbiorników energii do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.”
--------------	--	---

d) skreśla się pozycję odnoszącą się do art. 6.03 ust. 2;

e) pozycja odnosząca się do art. 6.07 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„6.07 ust. 2 lit. a)	Alarm poziomu zbiorników hydraulicznych i alarm ciśnienia roboczego	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”
----------------------	---	---

f) po pozycji odnoszącej się do art. 6.08 ust. 1 dodaje się następującą pozycję odnoszącą się do art. 7.02 ust. 2:

„7.02 ust. 2	Ograniczona widoczność przed dziobem statku do dwóch długości statku, jeśli poniżej 250 m	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2049 r.”
--------------	---	---

g) pozycja odnosząca się do art. 8.05 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„art. 7 akapit pierwszy	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku, który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte.	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
-------------------------	---	---

h) pozycja odnosząca się do art. 15.01 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„lit. e)	Zakaz instalacji gazu płynnego zgodnie z rozdziałem 14	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r. Przepisy przejściowe stosuje się tylko, jeśli systemy alarmowe wyposażone są zgodnie z art. 15.15 ust. 9”
----------	--	--

i) po pozycji odnoszącej się do art. 15.06 ust. 6 lit. b) dodaje się następującą pozycję odnoszącą się do art. 15.06 ust. 6 lit. c):

„lit. c)	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez maszynownie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2007 r.
	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez kuchnie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”

j) pozycja odnosząca się do art. 15.06 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„ust. 7	Odpowiedni system instrukcji bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
---------	---	---

k) pozycja odnosząca się do art. 15.06 ust. 16 otrzymuje brzmienie:

„ust. 16	Instalacje wody pitnej zgodnie z art. 12.05	N.Z.P., najpóźniej do 31.12.2006 r.”
----------	---	--------------------------------------

l) pozycja odnosząca się do art. 15.07 otrzymuje brzmienie:

„15.07	Wymogi dla układu napędowego	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
--------	------------------------------	---

m) pozycja odnosząca się do art. 15.09 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„ust. 4	Środki ratunkowe	Dla statków pasażerskich, które są wyposażone w zbiorowe środki ratunkowe, zgodnie z art. 15.09 ust. 5, przed 1.1.2006 r., ten sprzęt jest uważany za alternatywę dla osobistych środków ratunkowych. Dla statków pasażerskich, które są wyposażone w zbiorowe środki ratunkowe, zgodnie z art. 15.09 ust. 6, przed 1.1.2006 r., ten sprzęt jest uważany za alternatywę dla osobistych środków ratunkowych, aż do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”
---------	------------------	--

n) pozycja odnosząca się do art. 15.10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ust. 3	Odpowiednie oświetlenie awaryjne	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
---------	----------------------------------	---

o) pozycja odnosząca się do art. 15.10 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„ust. 6 zdanie pierwsze,	Przegrody zgodnie z art. 15.11 ust. 2	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.
zdanie drugie i trzecie	Instalacja kabli	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.
zdanie czwarte	Siłownia awaryjna powyżej linii granicznej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”

p) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„15.12 ust. 1 lit. c)	Gaśnice przenośne w kuchniach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego”
-----------------------	-------------------------------	--

q) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„ust. 2 lit. a)	Druga pompa gaśnicza	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”
-----------------	----------------------	---

r) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ust. 3 lit. b) i c)	Ciśnienie i długość strumienia wody	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”
----------------------	-------------------------------------	---

s) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„ust. 9	System gaśniczy w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.”
---------	---------------------------------	---

27) pozycja odnosząca się do art. 15.05 w tabeli w art. 24.03 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„15.05	Liczba pasażerów	Wystawienie lub odnowienie świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.”
--------	------------------	---

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

a) po pozycji dotyczącej rozdziału 3 dodaje się pozycję w brzmieniu:

	„ROZDZIAŁ 6		
6.02 ust. 1	Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.	1.4.2007
	Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.	1.4.2007
6.03 ust. 1	Podłączenie innych odbiorników energii do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2020 r.	1.4.2007
6.07 ust. 2 lit. a)	Alarm poziomu zbiorników hydraulicznych i alarm ciśnienia roboczego	N.Z.P., najpóźniej do odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.4.2007

	ROZDZIAŁ 7		
7.02 ust. 2	Ograniczona widoczność przed dziobem statku do dwóch długości statku, jeśli poniżej 250 m	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2049 r.	30.12.2008"
b) po pozycji odnoszącej się do art. 8.03 ust. 3 dodaje się następującą pozycję odnoszącą się do art. 8.05 ust. 7, zdanie pierwsze:			
„8.05 ust. 7 zdanie pierwsze	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku, który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku, gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte.	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.4.2008"
c) pozycja odnosząca się do art. 15.01 ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:			
„lit. e)	Zakaz instalacji gazu płynnego zgodnie z rozdziałem 14	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r. Przepisy przejściowe stosuje się tylko, jeśli systemy alarmowe wyposażone są zgodnie z art. 15.15 ust. 9.	1.1.2006"
d) pozycja odnosząca się do art. 15.06 ust. 6 lit. c) otrzymuje brzmienie:			
„lit. c)	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez maszynownie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2007 r.	1.1.2006"
	Drogi ewakuacyjne nie prowadzą przez kuchnie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	
e) pozycja odnosząca się do art. 15.06 ust. 7 otrzymuje brzmienie:			
„ust. 7	Odpowiedni system instrukcji bezpieczeństwa	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006"
f) pozycja odnosząca się do art. 15.06 ust. 16 otrzymuje brzmienie:			
„ust. 16	Instalacje wody pitnej zgodnie z art. 12.05	N.Z.P., najpóźniej do 31.12.2006 r.	1.1.2006"
g) pozycja odnosząca się do art. 15.07 otrzymuje brzmienie:			
„15.07	Wymogi dla układu napędowego	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006"

h) pozycja odnosząca się do art. 15.09 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„ust. 4	Środki ratunkowe	Dla statków pasażerskich, które są wyposażone w zbiorowe środki ratunkowe, zgodnie z art. 15.09 ust. 5, przed 1.1.2006 r., ten sprzęt jest uważany za alternatywę dla osobistych środków ratunkowych. Dla statków pasażerskich, które są wyposażone w zbiorowe środki ratunkowe, zgodnie z art. 15.09 ust. 6, przed 1.1.2006 r., ten sprzęt jest uważany za alternatywę dla osobistych środków ratunkowych, aż do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.1.2006”
---------	------------------	---	-----------

i) pozycja odnosząca się do art. 15.10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ust. 3	Odpowiednie oświetlenie awaryjne	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006”
---------	----------------------------------	--	-----------

j) pozycja odnosząca się do art. 15.10 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„ust. 6 zdanie pierwsze	Przegrody zgodnie z art. 15.11 ust. 2	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006
zdanie drugie i trzecie	Instalacja kabli	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006
zdanie czwarte	Siłownia awaryjna powyżej linii granicznej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r.	1.1.2006”

k) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„15.12 ust. 1 lit. c)	Gaśnice przenośne w kuchniach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.1.2006”
--------------------------	-------------------------------	---	-----------

l) pozycja odnosząca się do art. 15.12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„ust. 2 lit. a)	Druga pompa gaśnicza	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.1.2006”
-----------------	----------------------	--	-----------

m) następująca pozycja:

„ust. 9	System gaśniczy w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.1.2006
15.12 ust. 9	System gaśniczy w maszynowniach wykonany ze stali lub o równoważnych właściwościach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r. Okres przejściowy nie ma zastosowania do statków pasażerskich, które zostały zwodowane po 31.12.1995 r., których kadłub jest wykonany z drewna, aluminium lub tworzyw sztucznych i których maszynownie nie są wykonane z materiału zgodnie z art. 3.04 ust. 3 i 4.	1.1.2006”

otrzymuje brzmienie:

„ust. 9	System gaśniczy w maszynowniach	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2015 r. Przepis przejściowy nie ma zastosowania do statków pasażerskich, które zostały zwodowane po 31.12.1995 r., których kadłub jest wykonany z drewna, aluminium lub tworzyw sztucznych i których maszynownie nie są wykonane z materiału zgodnie z art. 3.04 ust. 3 i 4.	1.1.2006”
---------	---------------------------------	---	-----------

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

a) po pozycji odnoszącej się do art. 6.01 ust. 7 dodaje się następującą pozycję odnoszącą się do art. 6.02 ust. 1:

„6.02 ust. 1	Obecność oddzielnych zbiorników hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.
	Podwójne zawory sterujące w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.
	Odrębne przewody dla drugiego napędu w przypadku napędów hydraulicznych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.”

b) pozycja odnosząca się do art. 6.02 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„ust. 2	Uruchomienie drugiego napędu w wyniku jednej czynności	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.”
---------	--	---

c) pozycja odnosząca się do art. 6.03 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„6.03 ust. 1	Podłączenie innych odbiorników energii do hydraulicznego systemu napędowego maszyny sterowej	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.”
--------------	--	---

d) skreśla się pozycję odnoszącą się do art. 6.03 ust. 2;

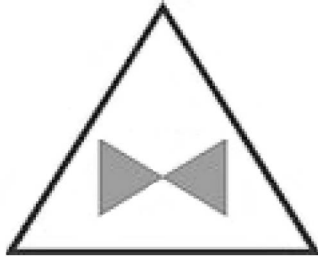
e) pozycja odnosząca się do art. 6.07 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„6.07 ust. 2 lit. a)	Alarm poziomu zbiorników hydraulicznych i alarm ciśnienia roboczego	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2026 r.”
----------------------	---	---

f) pozycja odnosząca się do art. 7.02 ust. 2 do 7 otrzymuje brzmienie:

„7.02 ust. 2 do 6	Dobra widoczność ze sterówki, za wyjątkiem poniższych ustępów	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2049 r.”
-------------------	---	---

30) w dodatku I dodaje się rysunek 9:

„Rysunek 9 Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku		Kolor: brązowy/biały”
--	--	-----------------------

31) dodaje się dodatki III i IV w brzmieniu:

„Dodatek III

Wzór jednolitego europejskiego numeru identyfikacyjnego statku

A	A	A	x	x	x	x	x
[Kod właściwego organu nadającego europejski numer identyfikacyjny statku]			[Numer porządkowy]				

We wzorze »AAA« oznacza trzycyfrowy kod przydzielany przez właściwy organ nadający europejski numer identyfikacyjny statku zgodnie z następującym zakresem numerów:

001-019	Francja
020-039	Niderlandy
040-059	Niemcy
060-069	Belgia
070-079	Szwajcaria
080-099	zarezerwowane dla jednostek z krajów niebędących stroną konwencji z Mannheim i dla których wydano świadectwo statków zgodne z przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie przed dniem 1 kwietnia 2007 r.
100-119	Norwegia
120-139	Dania
140-159	Zjednoczone Królestwo
160-169	Islandia
170-179	Irlandia
180-189	Portugalia
190-199	zarezerwowane
200-219	Luksemburg
220-239	Finlandia
240-259	Polska
260-269	Estonia

270-279	Litwa
280-289	Łotwa
290-299	zarezerwowane
300-309	Austria
310-319	Liechtenstein
320-329	Republika Czeska
330-339	Słowacja
340-349	zarezerwowane
350-359	Chorwacja
360-369	Serbia
370-379	Bośnia i Hercegowina
380-399	Węgry
400-419	Federacja Rosyjska
420-439	Ukraina
440-449	Białoruś
450-459	Republika Mołdawii
460-469	Rumunia
470-479	Bułgaria
480-489	Gruzja
490-499	zarezerwowane
500-519	Turcja
520-539	Grecja
540-549	Cypr
550-559	Albania
560-569	Była Jugosłowiańska Republika Macedonii
570-579	Słowenia
580-589	Czarnogóra
590-599	zarezerwowane
600-619	Włochy
620-639	Hiszpania
640-649	Andora
650-659	Malta
660-669	Monako
670-679	San Marino
680-699	zarezerwowane
700-719	Szwecja
720-739	Kanada
740-759	Stany Zjednoczone Ameryki
760-769	Izrael
770-799	zarezerwowane
800-809	Azerbejdżan
810-819	Kazachstan
820-829	Kirgistan
830-839	Tadżykistan
840-849	Turkmenistan
850-859	Uzbekistan
860-869	Iran
870-999	zarezerwowane.

»xxxxx« oznacza pięciocyfrowy numer porządkowy nadawany przez właściwy organ.

Dodatek IV

Dane do identyfikacji statku**A. Wszystkie statki**

1. Jednolity europejski numer identyfikacyjny zgodnie z art. 2.18 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 3 wzoru, oraz załącznik VI, kolumna piąta).
2. Nazwa jednostki/statku (załącznik V, część 1, pozycja 1 wzoru, oraz załącznik VI, kolumna czwarta).
3. Typ jednostki zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 1–28 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 2 wzoru).
4. Długość całkowita zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 70 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 17a).
5. Szerokość całkowita zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 73 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 18a).
6. Zanurzenie zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 76 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 19).
7. Źródło danych (= świadectwo wspólnotowe).
8. Nośność (załącznik V, część 1, pozycja 21 oraz załącznik VI, kolumna 11) dla statków towarowych.
9. Wyporność objętościowa zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 60 niniejszego załącznika (załącznik V, część 1, pozycja 21 oraz załącznik VI, kolumna 11) dla statków innych niż statki towarowe.
10. Operator (właściciel lub jego pełnomocnik, załącznik II, rozdział 2).
11. Organ wydający (załącznik V, część 1, oraz załącznik VI).
12. Numer wspólnotowego świadectwa zdolności żegludowej (załącznik V, część 1, oraz załącznik VI, kolumna pierwsza wzoru).
13. Data ważności (załącznik V, część 1, pozycja 11 wzoru, oraz załącznik VI, kolumna siedemnasta).
14. Twórca zbioru danych.

B. Jeżeli dostępne

1. Numer krajowy.
 2. Typ jednostki zgodnie ze specyfikacją techniczną w zakresie elektronicznej sprawozdawczości dotyczącej statków w żegludzie śródlądowej.
 3. Pojedynczy lub podwójny kadłub zgodnie z AND/ADNR.
 4. Wysokość zgodnie z definicją w art. 1.01 pkt 75.
 5. Tonaż brutto (dla statków morskich).
 6. Numer IMO (dla statków morskich).
 7. Sygnał wezwania (dla statków morskich).
 8. Numer MMSI.
 9. Kod ATIS.
 10. Typ, numer, organ wydający i data ważności pozostałych świadectw”.
-

ZAŁĄCZNIK II

- 1) w załączniku V do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w części I, pozycja 3 wzoru, termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „jednolity europejski numer identyfikacyjny statku”;
 - b) w części II, pozycja 2 wzoru, termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „jednolity europejski numer identyfikacyjny statku”;
 - c) w części III, pozycja 3 wzoru, termin „numer urzędowy” zastępuje się terminem „jednolity europejski numer identyfikacyjny statku”;
 - 2) w załączniku VI do dyrektywy 2006/87/WE, kolumna piąta, nagłówek „Numer urzędowy” zastępuje się nagłówkiem „Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku”.
-