



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 8 marca 2016 r.

Poz. 1073

ZARZĄDZENIE NR 2 DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE

z dnia 4 marca 2016 r.

w sprawie dodatkowych wymagań w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi dla statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich.

Na podstawie art. 111 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r., poz. 611, zm. z 2015 r., poz. 1320, poz. 1336, poz. 1569 i poz. 1642) oraz art. 47 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r., poz. 934; zm.: z 2013 r., poz. 1014 oraz z 2015 r., poz. 1642.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Przepisy zarządzenia określają dodatkowe wymagania dla statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich na obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, w szczególności wyposażenia w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy i radiowy, pomoce nawigacyjne oraz sprzęt pożarniczy i ochrony przeciwpożarowej.

2. Ustala się następujące rejony żeglugi:

1) dla statków pasażerskich:

a) Obszar porty i przystanie morskie,

b) Obszar D - żegluga na Zalewie Szczecińskim i żegluga ograniczona do Zatoki Pomorskiej na południe od linii prostej łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze, w trakcie której statki znajdują się nie dalej niż 6 Mm od bezpiecznej przystani oraz nie dalej niż 3 Mm od brzegu, na obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze od 10% w ciągu:

- jednego roku - w przypadku eksploatacji całorocznej lub

- określonej i ograniczonej części roku, w przypadku eksploatacji w tym okresie,

c) Obszar C - żegluga krajowa ograniczona do Zatoki Pomorskiej na południe od linii prostej łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską, w trakcie której statki znajdują się nie dalej niż 15 Mm od bezpiecznej przystani oraz nie dalej niż 5 Mm od brzegu, na obszarach, na których prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 2,5 m jest niższe od 10% w ciągu:

- jednego roku - w przypadku eksploatacji całorocznej lub

- określonej i ograniczonej części roku - w przypadku eksploatacji w tym okresie,

d) Obszar B - żegluga krajowa ograniczona do Zatoki Pomorskiej na południe od linii prostej łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze (śródlądowe wody rejonu 1), w trakcie której statki znajdują się nie dalej niż 12 Mm od brzegu;

2) dla statków innych niż pasażerskie:

- a) żegluga portowa - żegluga w granicach portów, a także na akwenu od północnej granicy Portu Szczecin do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4, na Kanale Piastowskim, Zalewie Kamieńskim i Cieśninie Dziwnie do pławy W2,
- b) żegluga osłonięta - żegluga na akwenu Zalewu Szczecińskiego (śródlądowe wody rejonu 2),
- c) żegluga przybrzeżna - żegluga ograniczona do morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej i Zatoki Pomorskiej na południe od linii prostej łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze (śródlądowe wody rejonu 1).

3. Przepisów zarządzenia nie stosuje się do statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji.

§ 2. Ilekroć w zarządzeniu jest mowa o:

- 1) statku pasażerskim - oznacza to statek żeglugi śródlądowej przeznaczony do przewozu pasażerów;
- 2) statku innym niż pasażerski - oznacza to każdy statek żeglugi śródlądowej, który nie jest przeznaczony do przewozu pasażerów, a w szczególności statek przeznaczony do przewozu towarów, do świadczenia usług portowych, statek szkolny, naukowo-badawczy lub specjalnego przeznaczenia;
- 3) nowym statku – oznacza to 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;
- 4) pojemności brutto statku - oznacza to wartość pojemności brutto statku pomierzoną przez uprawniony organ lub wyliczoną według wzoru:

pojemność brutto = $0,25 \times L_c \times B \times H$, gdzie:

L_c - oznacza długość całkowitą statku,

B - oznacza szerokość maksymalną statku,

H - oznacza wysokość boczną statku;

- 5) długość statku - oznacza to 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy znajdującej się w odległości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej, mierzonej od górnej krawędzi stępki, lub długość mierzona na tej wodnicy od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego, jeżeli długość ta jest większa. W przypadku, gdy kształt dziobnicy powyżej wodnicy znajdującej się w odległości równej 85% najmniejszej wysokości bocznej jest wklęsły, to zarówno dziobowy koniec długości wodnicy, jak i przednią krawędź dziobnicy przyjmuje się w punkcie będącym rzutem pionowym na tę wodnicę najbardziej wysuniętego ku rufie punktu zarysu dziobnicy, położonego ponad tą wodnicą. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość mierzy się na wodnicy równoległej do wodnicy konstrukcyjnej, lub jest to największa długość kadłuba mierzona z uwzględnieniem części stałych, takich jak odbojnice, wsporniki kotwic i płetwa sterowa [m], lub jest to całkowita maksymalna długość statku wyznaczona przez uprawniony organ administracji żeglugi śródlądowej;
- 6) Konwencji SOLAS - oznacza to Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 1986 r. Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321), i z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 191, poz. 1173);
- 7) Konwencji COLREG - oznacza to Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106);

- 8) Kodeksie LSA – oznacza to Kodeks Urządzeń Ratunkowych, o którym mowa w rozdziale III, art. 34 Konwencji SOLAS; lub Life Saving Appliances Code stanowiący załącznik do Konwencji SOLAS;
- 9) ustawie o wyposażeniu morskim – oznacza to ustawę z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. Nr 93, poz. 899; zm.: z 2011 r. Nr 228, poz. 1368).

§ 3. Dodatkowe wymagania dla statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich w zakresie wyposażenia w:

- 1) urządzenia ratunkowe określa załącznik nr 1 do zarządzenia;
- 2) urządzenia nawigacyjne, radiowe, środki sygnałowe, wydawnictwa i podręczniki określa załącznik nr 2 do zarządzenia;
- 3) sprzęt pożarniczy i ochrony przeciwpożarowej określa załącznik nr 3 do zarządzenia.

§ 4. Dodatkowe wyposażenie, o którym mowa w § 3 powinno spełniać:

- 1) pasy ratunkowe - wymogi Konwencji SOLAS;
- 2) wyposażenie łodzi ratunkowych oraz urządzeń do ratowania człowieka za burtą - wymogi Konwencji SOLAS albo powinny być uznane przez dyrektora urzędu morskiego;
- 3) dodatkowe urządzenia ratunkowe i ich wyposażenie oraz urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe – wymogi Konwencji SOLAS oraz określone w ustawie o wyposażeniu morskim albo powinny być uznane przez dyrektora urzędu morskiego.

§ 5. 1. Na wniosek armatora statku, Dyrektor Urzędu Morskiego Szczecinie może w drodze decyzji zwolnić statek od obowiązku spełnienia niektórych wymogów określonych w zarządzeniu, jeżeli uzna to za konieczne ze względu na uwarunkowania techniczne i eksploatacyjne statku oraz za dopuszczalne z uwagi na rejon żeglugi uprawianej przez statek lub częstotliwość jego wejścia na wody morskie.

2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wydając decyzję, o której mowa w ust.1, może nałożyć na statek inne dodatkowe wymagania w zakresie jego wyposażenia w urządzenia i środki ratunkowe, w przedmioty stanowiące wyposażenie środków ratunkowych oraz w minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych, mając na uwadze zagwarantowanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa statku i jego wyposażenia, jak dla statków morskich.

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Andrzej Borowiec

Załącznik nr 1

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 największą długość określoną zgodnie z § 2 pkt 5 zarządzenia.
2. Środki i urządzenia ratunkowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS, Kodeksie LSA i ustawie o wyposażeniu morskim lub w odpowiednich normach europejskich¹⁾ oraz posiadać odpowiednie atesty stacji atestacji uznanych przez odpowiedni organ administracji morskiej.
3. Armator powinien posiadać uaktualniony plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. Plan może być połączony z planem ochrony przeciwpożarowej pod warunkiem zachowania jego czytelności i przejrzystości. Wymóg nie dotyczy statków wymienionych w tabeli zamieszczonej w pkt III. 6-9 i 11-12.
4. Znajdujące się na statku niesprawne, a niewymagane przez przepisy zarządzenia urządzenia ratunkowe, demontuje się i usuwa je 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.

- II. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe istniejących statków pasażerskich o długości poniżej 24 m, statków pasażerskich zbudowanych z materiałów innych niż stal lub statków bez napędu mechanicznego lub też uprawiających wyłącznie żeglugę na obszarze portu i przystani oraz szybkich statków pasażerskich i promów w żegludze krajowej uprawiających wyłącznie żeglugę na obszarze portów i przystani, określa poniższa tabela:

Lp.	Typ statku	Rejon żeglugi ²⁾	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki pasażerskie o długości 24 m i powyżej zbudowane z materiałów innych niż stal, Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	Obszar B i C	<ol style="list-style-type: none"> 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. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła:

¹⁾ Koła ratunkowe – EN 14144:2003, Nadmuchiwane pasy ratunkowe-EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3:2006 lub EN ISO 12402-4.

²⁾ Obszary żeglugi określone w § 1 ust. 2 pkt 1 zarządzenia.

			<ol style="list-style-type: none"> 1) 8 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej 2) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m <p>- z których dwa (po jednym na każdej burcie statku) powinny być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe - w linkę ratunkową. Dodatkowo 50% kół powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną (w liczbie tej zawarte są pławki świetlno-dymne).</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Dodatkowe pasy ratunkowe gwarantujące łączną ilość pasów 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. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej 1 zestaw.
2	Statki pasażerskie	Obszar D	<ol style="list-style-type: none"> 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. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła: <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej <p>- z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową.</p> 4. Dodatkowe pasy ratunkowe gwarantujące łączną ilość pasów 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.
3	Statki pasażerskie i szybkie statki pasażerskie	Obszar porty i przystanie morskie	<ol style="list-style-type: none"> 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. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła: <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej, zbudowanych z materiałów innych niż stal <p>– z których po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe w linkę ratunkową.</p> 4. Dodatkowe pasy ratunkowe gwarantujące łączną ilość pasów dla 105% osób na statku oraz dziecięce pasy

			ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10% ogólnej liczby osób na statku.
--	--	--	--

Uwagi:

1. Na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę w porze dziennej w obszarze D:
 - 1) pławka świetlna-dymna może być zastąpiona pławką dymną;
 - 2) pasy ratunkowe nie muszą być wyposażone w lampki świetlne.
 2. Statki pasażerskie uprawiające żeglugę w okresie od dnia 15 kwietnia do dnia 15 października każdego roku, 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. Statek pasażerski powinien posiadać z każdej burty przynajmniej jedną drabinkę do wsiadania do środka ratunkowego, odpowiadającą wymaganiom pkt 6.1 Kodeksu LSA.
 4. Zestaw wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 komplety składające się z rakiety i linki.
- III. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków innych niż pasażerskie tj. statków towarowych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek, statków specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statków służby państwowej specjalnego przeznaczenia, określa poniższa tabela:

Lp	Typ statku	Rejon żeglugi ³⁾	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki towarowe inne niż zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Żegluga przybrzeżna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Łodzie lub tratwy ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 szt. 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. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła : <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – przy czym na każdej burcie statku powinno być jedno koło wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlna-dymną lub pławkę świetlną i pławkę dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia oraz po jednym kole na każdej burcie wyposażonym w linkę ratunkową, zaś 50% kół ratunkowych powinno posiadać samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie 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⁾ Obszary żeglugi określone w § 1 ust. 2 pkt 2 zarządzenia.

2	Zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Żegluga przybrzeżna, osłonięta i portowa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Łodzie ratunkowe w liczbie nie mniejszej niż 2 szt. o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Przy czym chemikaliowce, gazowce i zbiornikowce przewożące ładunki niebezpieczne i zbudowane po dniu 1 lipca 1998 r., powinny być wyposażone w całkowicie zakryte łodzie ratunkowe (SOLAS prawidło 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. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła : <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – przy czym na każdej burcie statku powinno być po jednym kole ratunkowym wyposażonym w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną lub pławkę świetlną i pławkę dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia oraz po jednym kole na każdej burcie wyposażonym w linkę ratunkową, zaś 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 5. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku oraz dodatkowo 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).
3	Statki szkolne i naukowo-badawcze o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Żegluga przybrzeżna, osłonięta i portowa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza. 3. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła: <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – przy czym na każdej burcie statku powinno być po jednym kole ratunkowym wyposażonym w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną, a pozostałe – w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna

			<p>liczba na statku zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku oraz dodatkowo dla wacht na mostku i w siłowni.</p> <p>5. Kombinezony ratunkowe dla każdej osoby na statku.</p> <p>6. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.</p>
4	Statki hydrograficzne, pożarnicze, lodołamacze, holowniki, dźwigi pływające, pogłębiarki, motorówki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Żegluga przybrzeżna	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła:</p> <p>1) 4 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 6 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej</p> <p>– przy czym na każdej burcie statku powinno być po jednym kole ratunkowym wyposażonym w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a pozostałe – w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p> <p>4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na burcie zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku oraz dodatkowo dla wacht na mostku i w siłowni.</p> <p>5. Wyrzutnia linki ratunkowej: ½ zestawu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.</p>
5	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne, pożarnicze, motorówki, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym	Żegluga ostonięta z wyjściem na redę w granicach działania VTS	<p>1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku.</p> <p>2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>3. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła:</p> <p>1) 2 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 4 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej</p> <p>– przy czym na każdej burcie statku powinno być po jednym kole ratunkowym wyposażonym w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p> <p>4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku.</p>
6	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne, pożarnicze, motorówki, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym	Żegluga portowa	<p>1. Skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą.</p> <p>2. Taka liczba kół ratunkowych aby spełniony był warunek:</p> <p>1) co najmniej 1 szt. na dwie osoby, lecz nie mniej niż 2 szt., 2) minimum jedno powinno być wyposażone w linkę ratunkową i jedno – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p> <p>3. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie</p>

			dla każdej osoby na statku.
7	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – z załogą na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	<ol style="list-style-type: none"> 1. Taka liczba kół ratunkowych z linką ratunkową aby ich łączna ilość była nie mniejsza niż: <ol style="list-style-type: none"> 1) 1 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m, 2) 2 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej. 2. Praca na pokładzie jednostki w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej.
8	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – bez załogi na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	<p>Nie wymaga się dodatkowego stałego wyposażenia ratunkowego.</p> <p>Praca na pokładzie jednostki w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej.</p>
9	Statki bez napędu takie jak magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – holowane z załogą na burcie lub stojące samodzielnie na kotwicy	Każdy rodzaj żeglugi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku - nie dotyczy żeglugi portowej. 2. Taka liczba kół ratunkowych, aby na statku było co najmniej 2 szt., z których jedno powinno być wyposażone w linkę ratunkową i jedno – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku.
10	Statki pełniące funkcje restauracyjne, restauracyjno-hotelowe lub muzealne	Zacumowane na stałe na morskich wodach wewnętrznych	Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego każdorazowo określa liczbę i rodzaj środków ratunkowych, w zależności od rejonu postoju, liczby załogi oraz ogólnej liczby osób mogących przebywać na statku.
11	Łodzie służby państwowej specjalnego przeznaczenia o długości do 15 m	Żegluga przybrzeżna	<ol style="list-style-type: none"> 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. Skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: co najmniej 1 szt. wyposażona w linkę ratunkową. 4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na burcie zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku. 5. Kamizelki pneumatyczne dla każdej osoby pracującej na pokładzie lub wykonującej czynności inspekcyjne.
12	Małe statki żeglugi śródlądowej (przewożące nie więcej niż 12 pasażerów niewyszczególnione w pkt 1-11)	Żegluga przybrzeżna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Taka liczba kół ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku wynosiła: <ol style="list-style-type: none"> 1) 2 szt. – dla statków o długości poniżej 24 m,

			<p>2) 4 szt. – dla statków o długości 24 m i powyżej – przy czym po jednym na każdej burcie statku powinno być wyposażone w linkę ratunkową, oraz 50% – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną.</p> <p>4. Taka liczba pasów ratunkowych, aby ich łączna liczba na statku zapewniała po jednym pasie dla każdej osoby na statku.</p>
--	--	--	---

Uwagi:

1. 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”.
2. W żegludze osłoniętej i portowej wyposażenie łodzi ratunkowej i łodzi ratowniczej może być ograniczone do następujących środków:
 - 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 lince;
 - 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.
3. W żegludze osłoniętej wyposażenie tratwy ratunkowej może być ograniczone do następujących środków:
 - 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) jedna wodoszczelna latarka elektryczna do sygnalizacji błyskowej z zapasową żarówką;
 - 10) jeden egzemplarz ilustrowanej tablicy sygnałów ratunkowych;
 - 11) jedna instrukcja przetrwania na tratwie;
 - 12) apteczka pierwszej pomocy w wodoszczelnym pojemniku;
 - 13) jeden zestaw naprawczy do naprawiania przebić w komorach wypornościowych;
 - 14) jedna pompka dopełniająca lub mieszek;
 - 15) na wierzchołku namiotu tratwy – włączana ręcznie lampka, 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 być zasilana ogniwnem 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.
4. Zestaw wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 komplety składające się z rakiety i linki.
5. 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.

Załącznik nr 2

MINIMALNY ZESTAW URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH, RADIOWYCH, ŚRODKÓW SYGNAŁOWYCH, WYDAWNICTW I PODRĘCZNIKÓW ORAZ PRZYBORÓW NAWIGACYJNYCH

I. Postanowienia ogólne

1. Dodatkowe urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS i w ustawie o wyposażeniu morskim oraz posiadać odpowiednie atesty stacji atestacji uznanych przez odpowiedni organ administracji morskiej.
2. Na statkach pasażerskich zbudowanych w dniu 1 maja 2004 r. lub po tej dacie, środki i urządzenia wymienione w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy o wyposażeniu morskim, powinny posiadać znak zgodności. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. obowiązek posiadania znaku zgodności dotyczy tylko wyposażenia nowo montowanego. Na pozostałych statkach dopuszcza się urządzenia posiadające świadectwo uznania wydane przez uznaną i upoważnioną organizację
3. Znajdujące się na statku niesprawne, a niewymagane przez przepisy zarządzenia dodatkowe urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe demontuje się i usuwa je ze statku.
4. Statki inne niż pasażerskie (statki towarowe, specjalistyczne i statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia) o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiające żeglugę przybrzeżną powinny być wyposażone w dodatkowe urządzenia nawigacyjne i środki sygnałowe każdorazowo określone dla danego statku przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie; jeżeli jest to możliwe do poziomu takiego samego, jak wyposażenie statku uprawiającego żeglugę międzynarodową; w każdym zaś przypadku w nie mniejszym zakresie niż statki o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek oraz odpowiadającym mu pod względem charakteru i rodzaju uprawianej żeglugi.
5. Wyposażenie w urządzenia radiowe statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej określa Konwencja SOLAS.
6. Wydawnictwa i podręczniki znajdujące się na statku powinny zawierać aktualne dane i informacje.

II. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych, środków sygnałowych wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych dla statków pasażerskich określa poniższa tabela:.

Lp.	Urządzenia i środki	obszar żeglugi ⁴⁾			Jednostka	Uwagi
		Porty i przystanki portowe	D	C		

⁴⁾ Obszary żeglugi określone w § 1 ust. 2 pkt 1 zarządzenia.

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	Kompas żyroskopowy	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej.
4	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.
5	Mapy nawigacyjne lub ECDIS ⁵⁾	-	1	1	1	zestaw/ szt.	Aktualne i odpowiednie do trasy planowanego rejsu.
6	Radar	1	1	1	1	szt.	Dopuszcza się uznany radar rzeczny.
7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
8	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
9	GPS	-	1	1	1	szt.	
10	Navtex	-	-	-	1	szt.	
11	Echosonda	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.
12	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
13	Log mierzący prędkość pod wodzie	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
14	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	1	szt.	
15	Przechyłomierz	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
16	Barometr (aneroid)	-	-	-	1	szt.	
17	System odbioru sygnałów dźwiękowych	-	-	-	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
18	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	1	szt.	
19	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	1	1	1	1	szt.	Dla obszaru D dopuszcza się radiotelefon VHF bez DSC.
20	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	1	2	2	3	szt.	
21	Radiopława awaryjna 406 MHz	-	-	1	1	szt.	

⁵⁾ Dla map elektronicznych ważną umowę gwarantującą ich aktualność.

22	Transponder radarowy	-	1	1	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze powyżej 1,5 Mm od miejsca schronienia.
23	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG
24	Lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek	-	-	1	1	szt.	
25	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
26	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
27	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
28	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Wymagane flagi: A, B, C, G, H, N, O.
29	Rakiety spadochronowe czerwone	-	6	12	12	szt.	
30	Tablica sygnałów wzywania pomocy	1	1	1	1	szt.	
31	Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) wraz z kodeksami ISM, LSA i ISPS	-	-	1	1	szt.	
32	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL)	-	-	1	1	szt.	
33	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG)	1	1	1	1	szt.	
34	Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG), Poradnik postępowania dla statków w nagłych wypadkach przy przewozie towarów niebezpiecznych oraz Poradnik pierwszej pomocy medycznej przy wypadkach powstałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych ⁶⁾	-	-	-	1	szt.	
35	Przepisy portowe obowiązujące na polskich obszarach morskich ⁷⁾	1	1	1	1	szt.	

⁶⁾ Dotyczy statków przewożących ładunki niebezpieczne.

⁷⁾ Dla portów w planowanej podróży.

36	Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR)	-	-	1	1	szt.	
37	Podręcznik medyczny dla kapitanów statków	-	-	1	1	szt.	
38	Międzynarodowy Kod Sygnałowy	-	-	1	1	szt.	
39	Locja ⁸⁾	-	-	1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
40	Spis światła ⁸⁾			1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
41	Spis radiostacji nautycznych ⁸⁾	-	-	1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
42	Znaki i skróty stosowane na mapach	-	1	1	1	szt.	
43	Aktualna tabela dewiacji	1	1	1	1	szt.	

III. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych, radiowych, środków sygnałowych, wydawnictw i podręczników oraz przyborów nawigacyjnych dla statków innych niż pasażerskie (statki towarowe o pojemności brutto poniżej 500 jednostek, statki specjalistyczne o pojemności brutto poniżej 500 jednostek, statki służby państwowej specjalnego przeznaczenia, małe statki śródlądowe upoważnione do przewozu maksymalnie 12 pasażerów) określa poniższa tabela:

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi ⁹⁾			Jednostka	Uwagi
		Portowa	Ostojęta	Przybrzeżna		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	szt.	Z aktualnym atestem i aktualną tabelą dewiacji.
2	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
3	Mapy nawigacyjne lub ECDIS ¹⁰⁾	-	1	1	zestaw / szt.	aktualne i odpowiednie do trasy planowanej podróży
4	Radar	1	1	1	szt.	Dopuszcza się uznany radar rzeczny.
5	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
6	Reflektor radarowy	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej.
7	GPS	-	1	1	szt.	

⁸⁾ Na planowaną podróż.

⁹⁾ Obszary żeglugi określone w § 1 ust. 2 pkt 2 zarządzenia.

¹⁰⁾ Dla map elektronicznych ważną umowę gwarantującą ich aktualność.

8	Echosonda	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej.
9	Sonda ręczna	1	1	1	szt.	
10	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	szt.	
11	Przechyłomierz	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej.
12	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego	-	1	1	szt.	
13	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek. Dla żeglugi portowej dopuszcza się VHF bez DSC.
14	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej	-	-	2	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek.
15	Transponder radarowy	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek.
16	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
17	Lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek	-	-	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej.
18	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek)	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG (prawidło 32).
19	Dzwon, gong	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
20	Znaki dzienne	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji COLREG.
21	Flagi MKS	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. Wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O.
22	Rakiety spadochronowe czerwone	-	3	6	szt.	
23	Tablica sygnałów wzywania pomocy	1	1	1	szt.	
24	Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS)	-	-	1	szt.	
25	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL)	-	-	1	szt.	
26	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zderzeniom na morzu	-	1	1	szt.	

	(COLREG)					
27	Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG), Poradnik postępowania dla statków w nagłych wypadkach przy przewozie towarów niebezpiecznych oraz Poradnik pierwszej pomocy medycznej przy wypadkach powstałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych ¹¹⁾	-	-	1	szt.	
28	Przepisy portowe obowiązujące na polskich obszarach morskich ¹²⁾	1	1	1	szt.	
29	Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR)	-	-	1	szt.	
30	Podręcznik medyczny dla kapitanów statków	-	-	1	szt.	
31	Międzynarodowy Kod Sygnałowy	-	-	1	szt.	
32	Locja ¹³⁾	-	1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
33	Spis świateł ¹³⁾	-	1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
34	Spis radiostacji nautycznych ¹³⁾	-	1	1	szt.	Dopuszcza się aktualny wyciąg na obszar pojedynczej podróży
35	Tablica poglądowa kodu flagowego	-	1	1	szt.	
36	Znaki i skróty stosowane na mapach	-	1	1	szt.	
37	Aktualne tabele dewiacji	1	1	1	szt.	

¹¹⁾ Dotyczy statków przewożących ładunki niebezpieczne.

¹²⁾ Dla portów w planowanej podróży.

¹³⁾ Na planowaną podróż.

Załącznik nr 3

SPRZĘT POŻARNICZY I OCHRONA PRZECIWOŻAROWA STATKU

I. Postanowienia ogólne

1. Dla statków, od których nie wymaga się opracowania planu ochrony przeciwpożarowej, rodzaj i ilość sprzętu pożarniczego ustala się zgodnie z tabelą wymienioną w pkt III, przy uwzględnieniu norm przenoszących normy EN ISO 9094-1 i EN ISO9094-2.
2. Wyposażenie w sprzęt pożarniczy powinno odpowiadać ustawie o wyposażeniu morskim lub odpowiednich norm europejskich.

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. Do magazynku pożarowego należy przypisać odpowiednie stanowiska do przeglądów i konserwacji przechowywanego w nim sprzętu oraz zapasów w celu utrzymywania ich w stanie przydatności do natychmiastowego użycia.
4. Pożarnicze węże tłoczne znajdujące się w pomieszczeniach statku 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.
9. Gaśnice powinny być umieszczane w pomieszczeniu w łatwo dostępnym miejscu. Jedna z gaśnic w danym pomieszczeniu powinna znajdować się w pobliżu wejścia do pomieszczenia.

III. Dodatkowe wyposażenie statku w sprzęt pożarniczy powinno gwarantować spełnienie minimalnego wyposażenia określonego w poniższej tabeli.

Lp.	Rodzaj statku	Gaśnica płynowa lub równoważna	Gaśnica śniegowa	Przewoźna gaśnica pianowa 45-litrowa	Waż tłoczny, prądowica uniwersalna	Koc gaśniczy	Wyposażenie strażackie	Topór strażacki i tom	Rękawice i buty elektroizolacyjne
1	Statek pasażerski ¹⁴⁾	5	3	-	Liczba równa liczbie zainstalowanych zaworów hydrantowych na statku	2	2 ¹⁵⁾	1	1
2	Statek towarowy	5	3	-		2	2	1	1
3	Statek ratowniczy, szkolny, badawczy, hydrograficzny	5	3	-		2	-	1	1
4	Pogłębiarka	5	5	-		2	-	1	1
5	Kuter pilotowy, kontroler badawczy, hydrograficzny, holownik do 368 kW	5	3	-		1	-	1	1
6	Holownik i statek pożarniczy powyżej 368 kW	5	3	1		2	-	1	1
7	Łódź motorowa rybacka bezpokładowa	1	-	-		1	-	-	-
8	Łódź motorowa rybacka pokładowa ze sterówką i dziobówką	1	1	-		1	-	-	1
9	Kuter rybacki o długości pomiarowej do 17 m	2	1	-		1	-	1	1
10	Kuter rybacki o długości pomiarowej powyżej 17 m	5	3	-		2	-	2	1
11	Motorówka pasażerska, ratownicza, inspekcyjna, hydrograficzna, gospodarcza, cumownicza	2	1	-		1	-	-	1
12	Barka bez napędu	1	1	-		-	-	-	1
13	Barka z napędem	3	2	-		1	-	1	1
14	Baza nurkowa bez napędu, warsztat pływający	2	1	-		1	-	1	1
15	Szalanda bez napędu	2	1	-		1	-	-	-
16	Szalanda z napędem, dźwig pływający	4	3	-		2	-	1	1
17	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 o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej oraz jego rozmieszczenie ustala Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie indywidualnie dla każdego statku, z zachowaniem zasady, że wyposażenie to jest na poziomie nie niższym, niż określone w tabeli.

¹⁴⁾ Szczegółowe łączne wyposażenie p.poz. określone jest w dyrektywie 2009/45/WE.

¹⁵⁾ Dla statków o długości powyżej 24 m. uprawiających żeglugę w obszarze B i dla statków powyżej 40 m uprawiających żeglugę w obszarze C i D.

IV. 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 odpowiedni organ administracji morskiej, zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 611 z późn. zm.).
2. Kapitana statku lub wyznaczony przez niego oficer pokładowy powinien co 3 miesiące przeprowadzać wewnętrzną kontrolę sprzętu pożarniczego. Fakt przeprowadzenia kontroli powinien być odnotowany w dzienniku pokładowym.