

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

L 6



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 56

10 stycznia 2013

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Komisji 2012/48/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniająca załączniki do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej 1
- ★ Dyrektywa Komisji 2012/49/UE z dnia 10 grudnia 2012 r. zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽¹⁾ 49

Cena: 4 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2012/48/UE

z dnia 10 grudnia 2012 r.

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

KOMISJA EUROPEJSKA,

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

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

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

a także mając na uwadze, co następuje:

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

- (1) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2006/87/WE w grudniu 2006 r., w Przepisach dotyczących inspekcji statków na Renie uzgodniono zmiany na mocy art. 22 zrewidowanej Konwencji o żegludze na Renie. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie odpowiednich zmian do dyrektywy 2006/87/WE.

Artykuł 1

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

- (2) Należy dopilnować, aby wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej oraz świadectwo statku dostarczone zgodnie z Przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie były wydawane na podstawie wymagań technicznych gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa.
- (3) Aby uniknąć zakłócenia konkurencji oraz zróżnicowanych poziomów bezpieczeństwa, zmiany w dyrektywie 2006/87/WE powinny wejść w życie możliwie jak najszybciej.

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

Artykuł 2

- (4) Po przyjęciu decyzji Komisji wykonawczych 2012/64/UE ⁽²⁾, 2012/65/UE ⁽³⁾ oraz 2012/66/UE ⁽⁴⁾ w sprawie uznania trzech instytucji klasyfikacyjnych

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 6.⁽³⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 7.⁽⁴⁾ Dz.U. L 33 z 4.2.2012, s. 8.⁽⁵⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

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

Artykuł 3

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

Artykuł 4

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 grudnia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w art. 1.01 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

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

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

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

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

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

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

4) nagłówek art. 6.09 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6.09

Odbiór”;

5) art. 7.05 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

(*) Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 25.”

6) art. 7.06 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

7) art. 8.01 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

8) art. 10.02 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

Ponadto na pokładzie muszą znajdować się następujące zbiorniki:

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

9) w art. 10.03 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

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

„6. Systemy są kontrolowane przez eksperta:

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

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

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

Kontrola obejmuje co najmniej:

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

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

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

„b) System jest kontrolowany przez eksperta:

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

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

- c) Podczas inspekcji ekspert lub kompetentna osoba musi sprawdzić, czy system spełnia wymogi określone w niniejszym artykule.”;

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

12) art. 11.02 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

- b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

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

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

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

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

- c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

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

13) w art. 11.04 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

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

14) w art. 11.12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Dźwigi są poddawane inspekcji przez eksperta:

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

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

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

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

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

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

b) skreśla się ust. 8;

c) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

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

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

15) art. 14.13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14.13

Odbiór

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

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

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

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

- 16) nagłówek art. 14.14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14.14

Warunki badania”;

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

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

- 18) art. 15.02 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

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

- 19) w art. 15.03 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

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

gdzie:

p_W = obciążenie wiatrem wynoszące 0,25 kN/m²,

A_W = powierzchnia boczna kadłuba statku powyżej poziomu zanurzenia w danych warunkach obciążeniowych, w [m²],

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

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

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

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

- 20) w art. 15.06 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pomieszczenia dla pasażerów muszą być:

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

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

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

- b) ust. 15 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

„2. Przegrody

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

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

22) art. 22a.04 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 22a.04

Pływalność i stateczność

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

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

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

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

4. W przypadku uszkodzeń należy uwzględnić następujące założenia:

a) rozmiar uszkodzeń burty:

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

b) rozmiar uszkodzeń dna:

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

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

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

d) przepuszczalność.

Należy przyjąć przepuszczalność na poziomie 95 %.

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

Użyte wartości nie mogą wynosić mniej niż:

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

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

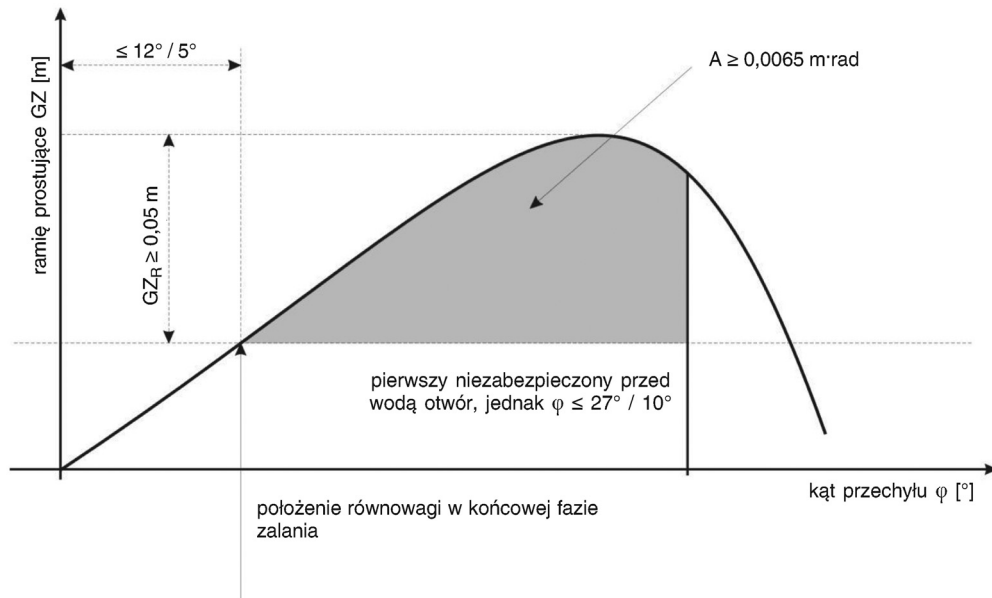
5. Dla wszystkich pośrednich faz zalania, o których mowa w ust. 3, należy stosować następujące kryteria:

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

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

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

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



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

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

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

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

„Zamykać natychmiast po przejściu.”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e) wpis dotyczący art. 11.12 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

27) w dodatku I dodaje się wpis w brzmieniu:

Rys. 10
Noś kamizelkę ratunkową

Kolor: niebieski/biały



28) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł nr 4 otrzymuje brzmienie:

„Stosowanie postanowień przejściowych”;

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

(iii) dodaje się, co następuje:

„Nr 26: Eksperci/kompetentne osoby

Nr 27: Rekreacyjna jednostka pływająca”;

b) instrukcja administracyjna nr 4 otrzymuje brzmienie:

„INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 4

Stosowanie postanowień przejściowych

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

1. STOSOWANIE POSTANOWIEŃ PRZEJŚCIOWYCH PRZY ŁĄCZENIU CZĘŚCI JEDNOSTEK

1.1. Zasady

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

1.2. Stosowanie postanowień przejściowych w ujęciu szczegółowym

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

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

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

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

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

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

1.3. Przykłady pogładowe

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

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

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

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

2.1. Zasady

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

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

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

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

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

2.2. Stosowanie postanowień przejściowych w ujęciu szczegółowym

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

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

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

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

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

2.3. Przykłady pogładowe

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

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

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

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

3. STOSOWANIE POSTANOWIEŃ PRZEJŚCIOWYCH W PRZYPADKU PRZEBUDOWY STATKÓW PASAŻERSKICH

3.1. Stosowanie postanowień przejściowych

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

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

3.2. Przykłady pogładowe

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

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

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

c) instrukcja administracyjna nr 6 otrzymuje brzmienie:

„INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 6

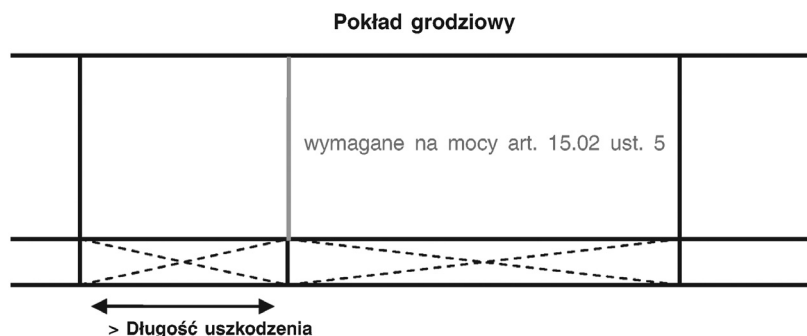
Stosowanie wymogów określonych w rozdziale 15 Lokalne dalsze podziały

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

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

1. LOKALNE DALSZE PODZIAŁY (ART. 15.02 UST. 5)

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



Interpretacja wymogu:

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

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

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

Interpretacja wymogu:

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

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

„CZESC 1

Dopuszczone kotwice specjalne

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

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

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

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

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

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

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

a) Renu lub

b) strefie R.«”;

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

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

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

„3. ODBIÓR

3.1. Systemy alarmu przeciwpożarowego muszą być kontrolowane przez eksperta:

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

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

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

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

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

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

„8. Odbiór

8.1. Luminancja systemów oświetlenia dolnego jest kontrolowana przez eksperta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 26

Eksperci i kompetentne osoby

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

Eksperci

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

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

Kompetentne osoby

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

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

Terminologia

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

Odbiory

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

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

INSTRUKCJA ADMINISTRACYJNA NR 27**Rekreacyjne jednostki pływające**

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

1. Przepisy ogólne

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

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

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

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku VII wprowadza się następujące zmiany:

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

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

— część I ust. 11 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

— część II ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

— część III otrzymuje brzmienie:

„Część III

Wykaz uznanych instytucji klasyfikacyjnych

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

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

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

(*) Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 20”.

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik IX otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IX

SPRZĘT RADAROWY I WSKAŹNIKI SKRĘTU STOSOWANE NA POKŁADACH STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

ZAWARTOŚĆ

Definicje

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

Definicje:

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

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

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

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

CZĘŚĆ I

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

Artykuł 1 – Zakres stosowania

Artykuł 2 – Przeznaczenie radarowego sprzętu nawigacyjnego

Artykuł 3 – Wymogi minimalne

Artykuł 4 – Badania przed dopuszczeniem

Artykuł 5 – Wniosek o badanie przed dopuszczeniem

Artykuł 6 – Dopuszczenie

Artykuł 7 – Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia

Artykuł 8 – Deklaracja wytwórcy

Artykuł 9 – Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

*Artykuł 1***Zakres stosowania**

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

*Artykuł 2***Przeznaczenie radarowego sprzętu nawigacyjnego**

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

*Artykuł 3***Wymogi minimalne**

1. Z wyjątkiem wymogów dotyczących kompatybilności elektromagnetycznej (art. 3.1.b dyrektywy 1999/5/WE) oraz wymogów dotyczących efektywnego wykorzystania widma w celu wyeliminowania szkodliwych zakłóceń, wynikających z art. 3.2 dyrektywy 1999/5/WE, radarowy sprzęt nawigacyjny stosowany na statkach żeglugi śródlądowej musi spełniać wymogi określone w normie europejskiej EN 302194-1:2006.

2. Ust. 1 odnosi się do śródlądowego sprzętu systemu ECDIS, który można użytkować w trybie nawigacyjnym. Wspomniany sprzęt musi ponadto spełniać wymogi norm w odniesieniu do śródlądowego sprzętu systemu ECDIS w wersji ważnej w dniu wydania dopuszczenia.

*Artykuł 4***Badania przed dopuszczeniem**

1. Zgodność z wymogami minimalnymi określonymi w art. 3 ust. 1 należy ustalić za pomocą badania przed dopuszczeniem.

2. Jeżeli sprzęt uzyska pozytywny wynik badania przed dopuszczeniem, placówka badawcza wydaje świadectwo badania. Jeżeli sprzęt nie spełnia wymogów minimalnych, wnioskodawcę powiadamia się pisemnie o powodach odrzucenia wniosku.

*Artykuł 5***Wniosek o badanie przed dopuszczeniem**

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

Służby techniczne notyfikuje się Komisji Europejskiej.

2. Do każdego wniosku muszą być dołączone następujące dokumenty:

- a) szczegółowe opisy techniczne;
- b) kompletny zestaw dokumentacji instalacyjnej i serwisowej;
- c) szczegółowe instrukcje obsługi;
- d) skrócona instrukcja obsługi; oraz
- e) w stosownych przypadkach, poświadczenie wykonanych wcześniej badań.

3. W przypadku gdy nie jest zamiarem wnioskodawcy, aby deklaracja zgodności na mocy dyrektywy 1999/5/WE została ustanowiona jednocześnie z dopuszczeniem, deklarację zgodności należy przedłożyć wraz z wnioskiem o badanie przed dopuszczeniem.

Artykuł 6

Dopuszczenie

1. Dopuszczenie przyznaje właściwy organ na podstawie świadectwa badania. Właściwy organ powiadamia Komisję Europejską o sprzęcie, dla którego wydał dopuszczenie. W stosownym zawiadomieniu należy zamieścić przyznany numer dopuszczenia, jak również oznaczenie typu, nazwę wytwórcy, nazwę posiadacza dopuszczenia oraz datę dopuszczenia.

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

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

Dopuszczenie zostaje wycofane przez organ, który je wydał.

Artykuł 7

Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny:

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

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

Elementy składowe numeru dopuszczenia: e-NN-NNN

e = Unia Europejska

NN = kod państwa dopuszczenia, gdzie

01 = Niemcy

02 = Francja

03 = Włochy

04 = Niderlandy

05 = Szwecja

06 = Belgia

07 = Węgry

08 = Republika Czeska

09 = Hiszpania

11 = Zjednoczone Królestwo

12 = Austria

13 = Luksemburg

14 = Szwajcaria

17 = Finlandia

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

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

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

Przygotowanie i przytwierdzenie numeru dopuszczenia należy do obowiązków wnioskodawcy.

Artykuł 8

Deklaracja wytwórcy

Do każdej jednostki sprzętu musi być dołączona deklaracja wytwórcy.

Artykuł 9

Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

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

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

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

CZĘŚĆ II

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

Spis treści

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Artykuł 1.01 – Zakres stosowania

Artykuł 1.02 – Przeznaczenie wskaźnika skrętu

Artykuł 1.03 – Badanie przed dopuszczeniem

Artykuł 1.04 – Wniosek o badanie przed dopuszczeniem

Artykuł 1.05 – Dopuszczenie

Artykuł 1.06 – Oznaczenia sprzętu i numer dopuszczenia

Artykuł 1.07 – Deklaracja wytwórcy

Artykuł 1.08 – Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

ROZDZIAŁ 2

Ogólne wymogi minimalne dla wskaźników skrętu

Artykuł 2.01 – Konstrukcja, projekt

Artykuł 2.02 – Emisje uboczne i kompatybilność elektromagnetyczna

Artykuł 2.03 – Użytkowanie

Artykuł 2.04 – Instrukcje użytkowania

Artykuł 2.05 – Instalacja czujnika

ROZDZIAŁ 3

Minimalne wymagania operacyjne dla wskaźników skrętu

Artykuł 3.01 – Gotowość operacyjna wskaźnika skrętu

Artykuł 3.02 – Wskazania prędkości zmiany kursu

Artykuł 3.03 – Zakresy pomiaru

Artykuł 3.04 – Precyzja wskazywanej prędkości zmiany kursu

Artykuł 3.05 – Czułość

Artykuł 3.06 – Monitorowanie działania

Artykuł 3.07 – Obojętność na normalne ruchy statku

Artykuł 3.08 – Obojętność na pola magnetyczne

Artykuł 3.09 – Wskaźniki urządzeń typu slave

ROZDZIAŁ 4

Minimalne wymagania techniczne dla wskaźników skrętu

Artykuł 4.01 – Użytkowanie

Artykuł 4.02 – Urządzenia amortyzujące

Artykuł 4.03 – Podłączanie dodatkowego sprzętu

ROZDZIAŁ 5

Warunki i metodyka badania wskaźników skrętu

Artykuł 5.01 – Bezpieczeństwo, zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna

Artykuł 5.02 – Emisje uboczne

Artykuł 5.03 – Procedura badania

Dodatek: Maksymalne tolerancje błędów wskazania wskaźników skrętu

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Artykuł 1.01

Zakres stosowania

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

Artykuł 1.02

Przeznaczenie wskaźnika skrętu

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

Artykuł 1.03

Badanie przed dopuszczeniem

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

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

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

Służby techniczne notyfikuje się Komisji Europejskiej.

2. Do każdego wniosku muszą być dołączone następujące dokumenty:

- a) szczegółowe opisy techniczne;

- b) kompletny zestaw dokumentacji instalacyjnej i serwisowej;

- c) instrukcje użytkowania.

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

Wyniki badania oraz sprawozdania pomiarowe należy załączyć do wniosku.

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

*Artykuł 1.05***Dopuszczenie**

1. Dopuszczenie przyznaje właściwy organ na podstawie świadectwa badania.

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

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

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

Dopuszczenie zostaje wycofane przez organ, który je wydał.

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

1. Każdy komponent sprzętu należy oznaczyć w sposób nieusuwalny

- a) nazwą wytwórcy;

- b) oznaczeniem handlowym sprzętu;

- c) typem sprzętu; oraz

- d) numerem seryjnym.

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

Elementy składowe numeru dopuszczenia: e-NN-NNN

e = Unia Europejska

NN = kod państwa dopuszczenia

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

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

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

Wytworzenie i przytwierdzenie numeru dopuszczenia należy do obowiązków wnioskodawcy.

Artykuł 1.07

Deklaracja wytwórcy

Do każdej jednostki sprzętu musi być dołączona deklaracja wytwórcy.

Artykuł 1.08

Zmiany w sprzęcie dopuszczonym jako typ

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

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

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

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

ROZDZIAŁ 2

Ogólne wymogi minimalne dla wskaźników skrętu

Artykuł 2.01

Konstrukcja, projekt

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

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

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

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

Artykuł 2.02

Emisje uboczne i kompatybilność elektromagnetyczna

1. Wymogi ogólne:

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

2. Emisje uboczne:

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

Artykuł 2.03

Użytkowanie

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 2.04

Instrukcje użytkowania

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

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

Artykuł 2.05

Instalacja czujnika

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

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

ROZDZIAŁ 3

Minimalne wymagania operacyjne dla wskaźników skrętu

Artykuł 3.01

Gotowość operacyjna wskaźnika skrętu

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

Artykuł 3.02

Wskazania prędkości zmiany kursu

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

Skale liniowe mogą mieć wyłącznie położenie poziome.
3. Wskaźniki wyłącznie cyfrowe nie są dozwolone.

Artykuł 3.03

Zakresy pomiaru

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

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

Artykuł 3.04

Precyzja wskazywanej prędkości zmiany kursu

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

Artykuł 3.05

Czułość

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

Artykuł 3.06

Monitorowanie działania

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

Artykuł 3.07

Obojętność na normalne ruchy statku

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

Artykuł 3.08

Obojętność na pola magnetyczne

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

Artykuł 3.09

Wskaźniki urządzeń typu slave

Wskaźniki urządzeń typu slave muszą spełniać wszystkie wymagania odnoszące się do wskaźników skrzętu.

ROZDZIAŁ 4

Minimalne wymagania techniczne dla wskaźników skrzętu

Artykuł 4.01

Użytkowanie

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

Artykuł 4.02

Urządzenia amortyzujące

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

Powinien istnieć element regulacyjny służący do dodatkowego zwiększania amortyzacji wskaźnika.

W żadnym razie stała amortyzacji nie może przekroczyć pięciu sekund.

Artykuł 4.03

Podłączanie dodatkowego sprzętu

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

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

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

Próg operacyjny nie może przekroczyć $0,3^{\circ}/\text{minutę}$.

Błąd zera nie może przekraczać $1^{\circ}/\text{minutę}$ w temperaturze $0-40^{\circ}\text{C}$.

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

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

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

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

Alarm powinien musi być uruchamiany przez zamknięcie kontaktu:

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

ROZDZIAŁ 5

Warunki i metodyka badania dla wskaźników skreśtu

Artykuł 5.01

Bezpieczeństwo, zasilanie i kompatybilność elektromagnetyczna

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

Artykuł 5.02

Emisje uboczne

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

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

Artykuł 5.03

Procedura badania

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

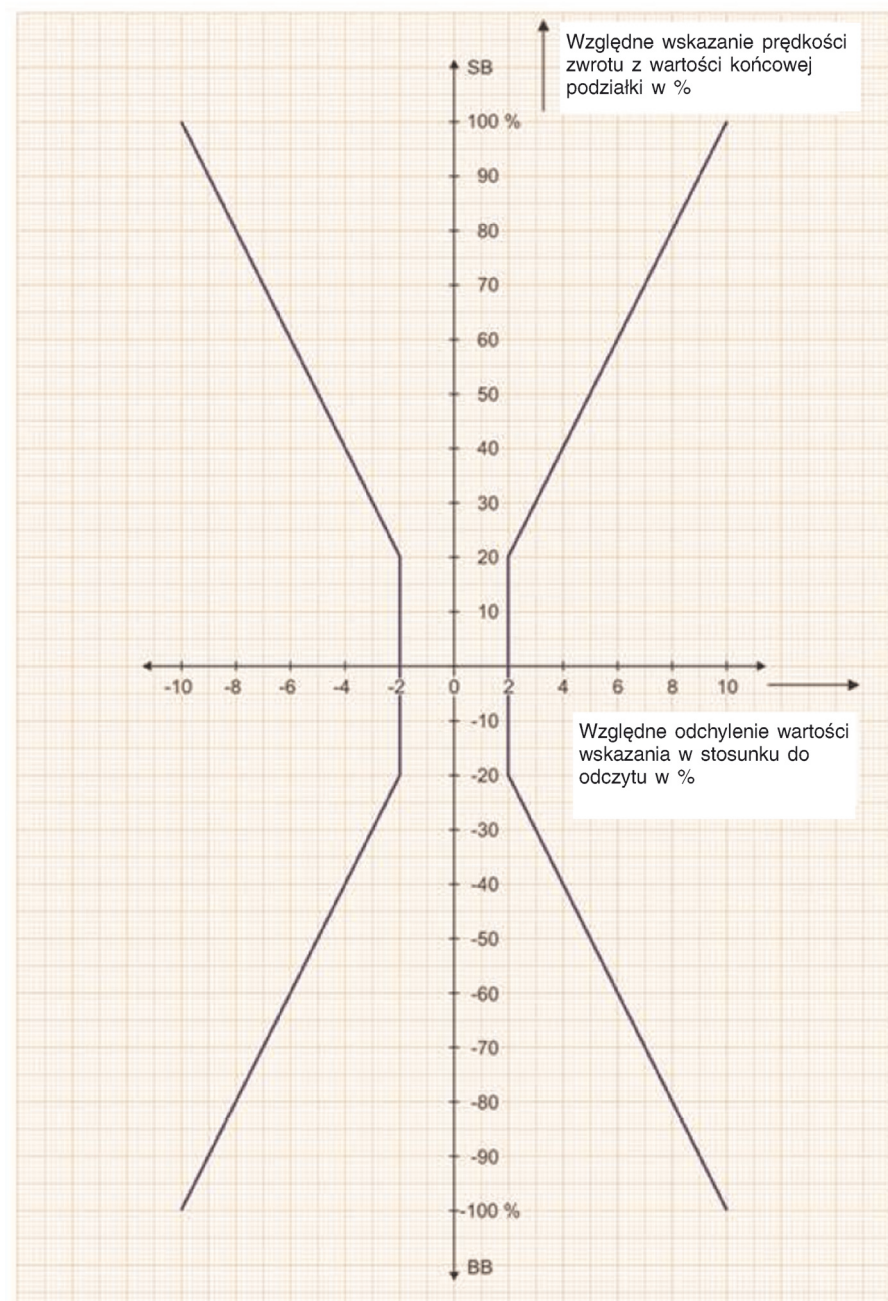
Ponadto za pomocą nadajników radiowych ustala się maksymalne pole magnetyczne w pobliżu wskaźników.

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

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

Dodatek

Rysunek 1

Maksymalne tolerancje błędów wskazania wskaźników skrętu

ZĘŚĆ III

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

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

*Artykuł 1***Przepisy ogólne**

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

*Artykuł 2***Dopuszczone firmy specjalistyczne**

1. Instalacja, wymiana, naprawa lub konserwacja radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu może być przeprowadzana wyłącznie przez specjalistyczne firmy dopuszczone przez właściwy organ.

Właściwe organy odpowiedzialne za dopuszczenie notyfikuje się Komisji Europejskiej.
2. Dopuszczenie może zostać wycofane przez właściwy organ.
3. Właściwy organ bezzwłocznie notyfikuje Komisji Europejskiej firmy specjalistyczne, które dopuścił.

*Artykuł 3***Wymogi dla zasilania pokładowego**

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

*Artykuł 4***Instalacja anteny radaru**

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

Artykuł 5**Instalacja wyświetlacza i jednostki kontrolnej**

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

Artykuł 6**Instalacja wskaźnika skrętu**

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

Artykuł 7**Instalacja czujnika pozycji**

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

Artykuł 8**Badania instalacji i działania**

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

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

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

Ponadto, w przypadku śródlądowego sprzętu systemu ECDIS:

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

Artykuł 9

Świadectwo instalacji i działania

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

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

CZĘŚĆ IV

(WZÓR)

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

Nazwa/typ statku:

Europejski numer identyfikacyjny statku:

Właściciel statku:

Nazwa/nazwisko:

Adres:

Radarowy sprzęt nawigacyjny

Numer:

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Numer dopuszczenia	Numer seryjny

Wskaźniki skrętu

Numer:

Pozycja nr	Typ	Wytwórca	Numer dopuszczenia	Numer seryjny

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

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

Nazwa:

Adres:

Pieczęć/Odciskpieczęci

Miejscowość

Data

Podpis

(*) Niepotrzebne skreślić

CZĘŚĆ V**(WZÓR)****1. Rejestr właściwych organów ds. Dopuszczenia radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:**

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

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

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

2. Rejestr dopuszczonego radarowego sprzętu nawigacyjnego i wskaźników skrętu:

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

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

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

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

Belgia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Bułgaria

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Dania

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Niemcy

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Estonia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Finlandia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Francja

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Grecja

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Włochy

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Irlandia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Łotwa

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Litwa

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Luksemburg

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Malta

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Niderlandy

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Austria

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Polska

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Portugalia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Rumunia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Szwecja

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Szwajcaria

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Hiszpania

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Słowacja

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Słowenia

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Republika Czeska

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Węgry

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Zjednoczone Królestwo

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

Cypr

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail

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

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

Pozycja nr	Nazwa	Adres	Numer telefonu	E-mail	Państwo

CZĘŚĆ VI**Sprzęt równoważny**

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

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

DYREKTYWA KOMISJI 2012/49/UE**z dnia 10 grudnia 2012 r.****zmieniająca załącznik II do dyrektywy 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

Artykuł 1

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 akapit pierwszy zdanie pierwsze,

W dyrektywie 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

a także mając na uwadze, co następuje:

Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/87/WE, muszą wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 1 grudnia 2013 r. Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

(1) Od przyjęcia dyrektywy 2006/87/WE zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie ustalane były zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o Żegludze na Renie.

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

(2) Należy dopilnować, aby wspólnotowe świadectwo zdolności żeglugowej, a także świadectwo statku wydawane zgodnie z art. 22 poprawionej Konwencji o żegludze na Renie, przyznawane były na podstawie wymagań technicznych gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa.

Artykuł 3

(3) Aby nie dopuścić do zakłócenia konkurencji lub wystąpienia różnic w poziomie bezpieczeństwa, zmiany w dyrektywie 2006/87/WE powinny wejść w życie tak szybko, jak to możliwe.

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

(4) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2006/87/WE.

Artykuł 4

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

(5) Środki określone w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ⁽²⁾,

Sporządzono w Brukseli dnia 10 grudnia 2012 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

ZAŁĄCZNIK

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

1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się rozdział 14a w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 14a

POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW DLA STATKÓW PASAŻERSKICH

Artykuł 14a.01 — Definicje

Artykuł 14a.02 — Przepisy ogólne

Artykuł 14a.03 — Wniosek o przyznanie homologacji typu

Artykuł 14a.04 — Procedura przyznawania homologacji typu

Artykuł 14a.05 — Zmiany w homologacji typu

Artykuł 14a.06 — Zgodność

Artykuł 14a.07 — Uznawanie równoważnych homologacji

Artykuł 14a.08 — Sprawdzanie numerów seryjnych

Artykuł 14a.09 — Zgodność produkcji

Artykuł 14a.10 — Niezgodność z posiadającym homologację typem pokładowej oczyszczalni ścieków

Artykuł 14a.11 — Pomiary próbek losowych/Kontrola specjalna

Artykuł 14a.12 — Właściwe organy i służby techniczne”;

b) dodaje się pozycje w brzmieniu:

„Dodatek VI — Pokładowe oczyszczalnie ścieków – Przepisy uzupełniające i wzory świadectw

Dodatek VII — Pokładowe oczyszczalnie ścieków – Procedura badania”;

2) dodaje się rozdział 14a w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 14a

POKŁADOWE OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW NA STATKACH PASAŻERSKICH

Artykuł 14a.01

Definicje

Do celów niniejszego rozdziału:

- 1) »pokładowa oczyszczalnia ścieków« oznacza oczyszczalnię ścieków o niewielkich rozmiarach, wykorzystywaną do oczyszczania ścieków bytowo-gospodarczych gromadzonych na statku;
- 2) »homologacja typu« oznacza decyzję, poprzez którą właściwy organ potwierdza, że pokładowa oczyszczalnia ścieków spełnia wymagania techniczne niniejszego rozdziału;

- 3) »kontrola specjalna« oznacza procedurę przeprowadzaną zgodnie z art. 14a.11, poprzez którą właściwy organ upewnia się, że pokładowa oczyszczalnia ścieków wykorzystywana na danej jednostce spełnia wymogi niniejszego rozdziału;
- 4) »producent« oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialną(-y) wobec właściwego organu za wszystkie aspekty procedury przyznawania homologacji typu oraz za zapewnienie zgodności produkcji. Dana osoba lub dany podmiot nie musi uczestniczyć we wszystkich etapach budowy pokładowej oczyszczalni ścieków. Jeżeli w pokładowej oczyszczalni ścieków dokonuje się zmian poprzez jej przebudowę lub doposażenie już po zakończeniu pierwotnego procesu produkcji z przeznaczeniem do wykorzystania na danej jednostce do celów uwzględnionych w niniejszym rozdziale, osobę lub podmiot, które dokonały przebudowy lub doposażenia, uznaje się za producenta;
- 5) »dokument informacyjny« oznacza dokument przedstawiony w dodatku VI część II, w którym określono, jakie informacje musi dostarczyć wnioskodawca;
- 6) »folder informacyjny« oznacza całkowity zestaw danych, rysunków i fotografii lub innych dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę służbom technicznym lub właściwemu organowi, zgodnie z wymaganiami określonymi w dokumencie informacyjnym;
- 7) »pakiet informacyjny« oznacza folder informacyjny uzupełniony sprawozdaniami z badań lub innymi dokumentami, które służba techniczna lub właściwy organ dołączyły do folderu informacyjnego w trakcie wykonywania swoich obowiązków;
- 8) »świadcstwo homologacji typu« oznacza dokument sporządzony zgodnie z dodatkiem VI część III, przy pomocy którego właściwy organ potwierdza homologację typu;
- 9) »rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków« oznacza dokument sporządzany zgodnie z dodatkiem VI część VIII, w którym odnotowuje się wszystkie parametry, w tym moduły składające się na pokładową oczyszczalnię ścieków i zmiany jej konfiguracji, które mają wpływ na poziom oczyszczania ścieków, łącznie z ich przebudową;
- 10) »instrukcja producenta dotycząca kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków« oznacza dokument opracowany zgodnie z art. 14a.11 ust. 4 do celów przeprowadzania kontroli specjalnej;
- 11) »ścieki bytowo-gospodarcze« oznaczają ścieki z kuchni, jadalni, łazienek i pralni oraz odpływy z toalet;
- 12) »osad ściekowy« oznacza osad gromadzony w trakcie pracy oczyszczalni ścieków na danej jednostce.

Artykuł 14a.02

Przepisy ogólne

1. Niniejszy rozdział ma zastosowanie do wszystkich pokładowych oczyszczalni ścieków montowanych na statkach pasażerskich.
2. a) Wartości osiągane przez pokładowe oczyszczalnie ścieków podczas badania typu muszą mieścić się w wartościach granicznych określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Wartości graniczne monitorowane na wyjściu w trakcie pracy pokładowej oczyszczalni ścieków (instalacji testowej) podczas badania typu

Parametr	Stężenie	Próbka
Biochemiczne zapotrzebowanie na tlen (BZT ₅) ISO 5815-1 oraz 5815-2 (2003) ⁽¹⁾	20 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	25 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZT) ⁽²⁾ ISO 6060 (1989) ⁽¹⁾	100 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	125 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Całkowity węgiel organiczny (CWO) EN 1484 (1997) ⁽¹⁾	35 mg/l	Próbka złożona 24h, homogenizowana
	45 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana

⁽¹⁾ Państwa członkowskie mogą stosować procedury równoważne.

⁽²⁾ W ramach przeprowadzanego badania zamiast parametru chemicznego zapotrzebowania na tlen (ChZT) można odnieść się do parametru całkowitego węgla organicznego (CWO).

- b) W trakcie pracy oczyszczalni monitorowaniu poddaje się wartości kontrolne określone w tabeli 2.

Tabela 2

Wartości kontrolne monitorowane na wyjściu w trakcie pracy pokładowej oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim

Parametr	Stężenie	Próbka
Biochemiczne zapotrzebowanie na tlen (BOD ₅) ISO 5815-1 oraz 5815-2 (2003) ⁽¹⁾	25 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
Chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZT) ⁽²⁾ ISO 6060 (1989) ⁽¹⁾	125 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana
	150 mg/l	Próbka losowa
Całkowity węgiel organiczny (CWO) EN 1484 (1997) ⁽¹⁾	45 mg/l	Próbka losowa, homogenizowana

⁽¹⁾ Państwa członkowskie mogą stosować procedury równoważne.

⁽²⁾ W ramach przeprowadzanego badania zamiast parametru chemicznego zapotrzebowania na tlen (ChZT) można odnieść się do parametru całkowitego węgla organicznego (CWO).

- c) Stosowne wartości z tabel 1 i 2 nie mogą zostać przekroczone w próbce losowej.

3. Nie dopuszcza się stosowania procesów wykorzystujących produkty, które zawierają chlor.

Podobnie nie dopuszcza się możliwości rozcieńczania ścieków bytowo-gospodarczych, tak aby obniżyć stężenie zawartych w nich substancji zanieczyszczających i w ten sposób umożliwić ich odprowadzenie.

4. W odniesieniu do przechowywania, konserwacji (w razie potrzeby) oraz wyładunku osadu ściekowego opracuje się odpowiednie procedury. Obejmują one także plan zagospodarowania osadu ściekowego.

5. Zgodność z wartościami granicznymi określonymi w tabeli 1 w ust. 2 musi zostać potwierdzona badaniem typu i określona poprzez przyznanie homologacji typu. Homologację typu potwierdza się świadectwem homologacji typu. Właściciel lub jego upoważniony przedstawiciel dołącza kopię świadectwa homologacji typu do wniosku o przeprowadzenie inspekcji zgodnie z art. 2.02. Na pokładzie statku przechowuje się kopię świadectwa homologacji typu oraz rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków.

6. Po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków na statku, a przed jej planowym uruchomieniem, producent przeprowadza próbę eksploatacyjną. Pokładową oczyszczalnię ścieków wpisuje się w pozycji 52 świadectwa statku, podając jej następujące dane:

a) nazwę;

b) numer homologacji typu;

c) numer seryjny;

d) rok produkcji.

7. Po dokonaniu jakiegokolwiek istotnej przebudowy pokładowej oczyszczalni ścieków, która ma wpływ na proces oczyszczania ścieków, każdorazowo przeprowadza się kontrolę specjalną zgodnie z art. 14a.11 ust. 3.

8. Właściwy organ może wykorzystywać służbę techniczną do realizacji zadań opisanych w niniejszym rozdziale.

9. Pokładowa oczyszczalnia ścieków podlega regularnej konserwacji zgodnie z instrukcjami producenta, tak aby zapewnić jej dobry stan techniczny. Na statku przechowuje się rejestr przeglądów konserwacyjnych, w którym potwierdza się ich przeprowadzenie.

Artykuł 14a.03

Wniosek o przyznanie homologacji typu

1. Wniosek o przyznanie homologacji typu danemu typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przekazywany jest przez producenta właściwemu organowi. Do wniosku załącza się folder informacyjny zgodnie z art. 14a.01 ust. 6 oraz projekt rejestru parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z art. 14a.01 ust. 9, a także projekt instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z art. 14a.01 ust. 10. Na potrzeby badania typu producent musi przedstawić prototyp pokładowej oczyszczalni ścieków.
2. Jeżeli – w przypadku danego wniosku o przyznanie homologacji typu dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków – właściwy organ ustali, że wniosek złożony w odniesieniu do przedstawionego prototypu oczyszczalni nie zawiera miarodajnego opisu właściwości tego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z dodatkiem VI część II addendum, na potrzeby homologacji zgodnie z ust. 1 dostarcza się inny, w razie konieczności dodatkowy, prototyp, według wskazań właściwego organu.
3. Wniosku o przyznanie homologacji typu danemu typowi pokładowej oczyszczalni ścieków nie można kierować do więcej niż jednego właściwego organu. Dla każdego typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgłoszonego do homologacji składa się osobny wniosek.

Artykuł 14a.04

Procedura przyznawania homologacji typu

1. Właściwy organ, do którego skierowano wniosek, wydaje homologację typu dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków, jeżeli jest on zgodny z opisem zawartym w folderze informacyjnym i spełnia wymogi niniejszego rozdziału. Spełnienie tych wymogów sprawdza się zgodnie z dodatkiem VII.
2. W odniesieniu do każdego typu pokładowej oczyszczalni ścieków, której właściwy organ przyznaje homologację typu, wypełnia on wszystkie stosowne części świadectwa homologacji typu, którego wzór znajduje się z dodatku VI część III, oraz opracowuje lub sprawdza treść spisu katalogowego pakietu informacyjnego. Świadectwa homologacji typu są numerowane zgodnie z metodą opisaną w dodatku VI część IV. Wypełnione świadectwo homologacji typu i załączone do niego dodatki są przekazywane wnioskodawcy.
3. Jeżeli zgłoszona do homologacji pokładowa oczyszczalnia ścieków może spełniać swoją rolę lub charakteryzuje się określonymi właściwościami jedynie w połączeniu z innymi modułami statku, na którym ma zostać zamontowana, oraz jeżeli w związku z tym sprawdzenie, czy spełnia ona jeden lub więcej wymogów, jest możliwe jedynie w sytuacji, gdy zgłoszona do homologacji pokładowa oczyszczalnia ścieków jest eksploatowana razem z innymi prawdziwymi lub symulowanymi modułami statku, zakres homologacji typu dla tej pokładowej oczyszczalni ścieków zostaje stosownie ograniczony. W takim przypadku w świadectwie homologacji typu dla tego typu oczyszczalni wymienia się wszelkie ograniczenia eksploatacyjne oraz wszelkie wymogi dotyczące instalacji.
4. Każdy właściwy organ przesyła następujące dokumenty:
 - a) wykaz typów pokładowych oczyszczalni ścieków, w tym ich szczegółowy opis zgodnie z dodatkiem VI część V, w odniesieniu do których wydał on homologację, odmówił jej przyznania lub ją cofnął w stosownym okresie, pozostałym właściwym organom każdorazowo po dokonaniu zmian w tym wykazie;
 - b) jeżeli inny właściwy organ złożył stosowny wniosek,
 - (i) kopię świadectwa homologacji typu pokładowej oczyszczalni ścieków, wraz z pakietem informacyjnym lub bez niego, dla każdego typu pokładowej oczyszczalni ścieków, w odniesieniu do którego właściwy organ wydał homologację, odmówił jej przyznania lub ją cofnął; oraz, w stosownych przypadkach;
 - (ii) wykaz pokładowych oczyszczalni ścieków wyprodukowanych zgodnie z wydanymi homologacjami typu, według przepisów art. 14a.06 ust. 3, który zawiera szczegółowe informacje stosownie do treści dodatku VI część VI.
5. Każdy właściwy organ raz do roku – lub więcej razy, jeżeli zostanie o to poproszony – przesyła Komisji kopię arkusza danych o treści zgodnej z dodatkiem VI część VII, dotyczącego typów pokładowych oczyszczalni ścieków, w odniesieniu do których w okresie od ostatniego powiadomienia wydano homologację.

Artykuł 14a.05

Zmiany w homologacji typu

1. Właściwy organ, który wydał homologację typu, tworzy niezbędne mechanizmy, aby zapewnić sobie otrzymanie informacji o wszelkich zmianach danych szczegółowych zawartych w pakiecie informacyjnym.
2. Wniosek o dokonanie zmiany lub przedłużenie homologacji typu kieruje się wyłącznie do właściwego organu, który wydał pierwotną homologację typu.
3. Jeżeli zmienione zostały właściwości pokładowej oczyszczalni ścieków, o których mowa w pakiecie informacyjnym, właściwy organ:
 - a) wydaje zmienione strony pakietu informacyjnego, stosownie do potrzeby, oznaczając każdą zmienioną stronę, tak aby wyraźnie wskazać charakter zmiany i datę ponownego wydania. Każdorazowo w przypadku wydawania zmienionych stron aktualizuje się także odpowiednio spis katalogowy pakietu informacyjnego załączanego do świadectwa homologacji typu;
 - b) wydaje zmienione świadectwo homologacji typu (oznaczone numerem przedłużenia), jeżeli jakkolwiek zawarta w nim informacja (wyłączając jego załączniki) została zmieniona lub jeżeli wymogi minimalne niniejszego rozdziału zostały zmienione po dacie wydania pierwotnej homologacji; Zmienione świadectwo homologacji wskazuje wyraźnie powód wprowadzenia zmian oraz datę ponownego wydania.

Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, ustali, że ze względu na dokonanie zmian w pakiecie informacyjnym uzasadnione jest przeprowadzenie nowych prób lub testów, powiadamia on o tym producenta, a wymienione wyżej dokumenty wydaje dopiero po przeprowadzeniu z pozytywnym wynikiem nowych prób lub testów.

Artykuł 14a.06

Zgodność

1. Na każdej pokładowej oczyszczalni ścieków wyprodukowanej zgodnie z homologacją typu producent umieszcza oznaczenia, o których mowa w dodatku VI część I, w tym numer homologacji typu.
2. Jeżeli homologacja typu zawiera ograniczenia eksploatacyjne, o których mowa w art. 14a.04 ust. 3, do każdej wyprodukowanej jednostki producent dołącza szczegółowe informacje na temat tych ograniczeń i wszystkich wymogów montażowych.
3. Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, zwróci się do producenta ze stosownym wnioskiem, producent ten dostarcza wykaz numerów seryjnych wszystkich pokładowych oczyszczalni ścieków, które zostały wyprodukowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozdziale od ostatniego przekazanego sprawozdania lub od momentu, w którym przedmiotowe przepisy weszły w życie po raz pierwszy, w terminie 45 dni od zakończenia każdego roku kalendarzowego oraz niezwłocznie w każdym innym terminie określonym przez właściwy organ. W wykazie oznacza się związek między numerami seryjnymi, odpowiadającymi im typami pokładowych oczyszczalni ścieków oraz numerami homologacji typu. Ponadto wykaz zawiera także szczegółowe informacje w odniesieniu do tych typów pokładowych oczyszczalni ścieków, które posiadają homologację typu, a których produkcji producent zaprzestaje. Jeżeli właściwy organ nie zwróci się do producenta o regularne dostarczanie przedmiotowego wykazu, producent archiwizuje stosowne dane i przechowuje je przez okres co najmniej 40 lat.

Artykuł 14a.07

Uznawanie równoważnych homologacji

Państwa członkowskie mogą uznawać homologacje typu pokładowych systemów oczyszczalni ścieków, wydane na podstawie odrębnych norm, na potrzeby ich eksploataowania na krajowych drogach wodnych. O uznanych w ten sposób homologacjach typu należy powiadomić Komisję.

Artykuł 14a.08

Sprawdzanie numerów seryjnych

1. Właściwy organ wydający homologację typu dopilnowuje – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – aby numery seryjne pokładowych oczyszczalni ścieków wyprodukowanych zgodnie z wymogami niniejszego rozdziału były rejestrowane i sprawdzane.
2. Dodatkowa kontrola numerów seryjnych może odbywać się w połączeniu z kontrolą zgodności produkcji, o której mowa w art. 14a.09.

3. W związku ze sprawdzaniem numerów seryjnych, producent lub jego upoważnieni przedstawiciele z siedzibą w państwie członkowskim niezwłocznie dostarczają właściwemu organowi, na wniosek, wszelkie niezbędne informacje dotyczące bezpośrednich nabywców, a także numerów seryjnych tych pokładowych oczyszczalni ścieków, które zostały zgłoszone jako wyprodukowane zgodnie z art. 14a.06 ust. 3.

4. Jeżeli producent nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w art. 14a.06 w odpowiedzi na stosowny wniosek właściwego organu, homologacja danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków może zostać cofnięta. W takim przypadku zastosowanie ma procedura powiadamiania, o której mowa w art. 14a.10 ust. 4.

Artykuł 14a.09

Zgodność produkcji

1. Właściwy organ wydający homologację typu upewnia się z uprzednio – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – czy wprowadzono odpowiednie mechanizmy, aby zapewnić skuteczną kontrolę zgodności produkcji pod kątem wymogów zawartych w dodatku VI część I.

2. Właściwy organ, który wydał homologację typu, upewnia się – współpracując w razie potrzeby z innymi właściwymi organami – czy mechanizmy, o których mowa w ust. 1 w odniesieniu do przepisów dodatku VI część I, są nadal wystarczające oraz czy każda pokładowa oczyszczalnia ścieków, którą opatrzone numerem homologacji typu zgodnie z wymogami niniejszego rozdziału, nadal odpowiada opisowi zawartemu w świadectwie homologacji typu i załącznikach do niego dla danego typu pokładowej oczyszczalni ścieków posiadającego homologację.

3. Właściwy organ może uznać porównywalne testy przeprowadzone przez inne właściwe organy jako równoważne z przepisami ust. 1 i 2.

Artykuł 14a.10

Niezgodność z posiadającym homologację typem pokładowej oczyszczalni ścieków

1. Za niezgodne z typem pokładowej oczyszczalni ścieków posiadającej homologację typu uznaje się występowanie odchyłeń od właściwości określonych w świadectwie homologacji typu lub, zależnie od okoliczności, od pakietu informacyjnego, które nie zostały zatwierdzone zgodnie z art. 14a.05 ust. 3 przez właściwy organ, który wydał homologację typu.

2. Jeżeli właściwy organ, który wydał homologację typu, ustali, że pokładowe oczyszczalnie ścieków nie są zgodne z typem pokładowej oczyszczalni ścieków, dla której organ ten wydał homologację, podejmuje on niezbędne środki, aby zapewnić przywrócenie zgodności produkowanych pokładowych oczyszczalni ścieków z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków. Właściwy organ, który stwierdził występowanie niezgodności, powiadamia pozostałe właściwe organy i Komisję o podjętych środkach, które mogą obejmować nawet cofnięcie homologacji typu.

3. Jeżeli właściwy organ jest w stanie wykazać, że pokładowe oczyszczalnie ścieków opatrzone numerem homologacji typu nie są zgodne z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków, może on zwrócić się do właściwego organu, który wydał homologację typu, z wnioskiem o sprawdzenie produkowanego typu pokładowej oczyszczalni ścieków pod kątem jego zgodności z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków. Działanie to musi zostać podjęte w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku.

4. Właściwe organy informują Komisję oraz siebie nawzajem, w terminie jednego miesiąca, o wszelkich przypadkach cofnięcia homologacji typu oraz o powodach takiego cofnięcia.

Artykuł 14a.11

Pomiary próbek losowych/Kontrola specjalna

1. Nie później niż w terminie trzech miesięcy od oddania statku pasażerskiego do eksploatacji lub, w przypadku doposażenia pokładowej oczyszczalni ścieków, od jej zainstalowania i przeprowadzenia odpowiedniej próby eksploatacyjnej, właściwy organ pobiera próbkę losową w trakcie eksploatacji statku pasażerskiego, aby sprawdzić wartości określone w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2.

Właściwy organ przeprowadza – w regularnych odstępach czasu – kontrole eksploatacyjne pokładowej oczyszczalni ścieków przy pomocy pomiarów próbek losowych, aby sprawdzić wartości określone w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2.

Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wartości uzyskane z pomiarów próbki losowej nie odpowiadają wartościom określonym w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2, może zażądać:

- a) usunięcia wad pokładowej oczyszczalni ścieków, tak aby zapewnić jej właściwe funkcjonowanie;
- b) przywrócenia zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków z homologacją typu; lub
- c) przeprowadzenia kontroli specjalnej zgodnie z ust. 3.

Po usunięciu niezgodności i przywróceniu zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków z homologacją typu, właściwy organ może przeprowadzić nowe pomiary próbek losowych.

Jeżeli wady nie zostały usunięte lub nie przywrócono zgodności pokładowej oczyszczalni ścieków ze specyfikacją homologacji typu, właściwy organ plombuje pokładową oczyszczalnię ścieków i informuje komisję inspekcyjną o konieczności dokonania stosownego wpisu w pozycji 52 świadectwa statku.

2. Pomiary próbek losowych przeprowadza się zgodnie ze specyfikacją zawartą w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2.

3. Jeżeli właściwy organ stwierdzi występowanie jakichkolwiek niezgodności w pokładowej oczyszczalni ścieków wskazujących na rozbieżności z homologacją typu, przeprowadza kontrolę specjalną, aby ustalić faktyczny stan pokładowej oczyszczalni ścieków w odniesieniu do modułów wymienionych w rejestrze parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków, ich kalibracji i ustawienia parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków.

Jeżeli właściwy organ dojdzie do wniosku, że pokładowa oczyszczalnia ścieków nie jest zgodna z homologowanym typem pokładowej oczyszczalni ścieków, może on podjąć następujące działania:

- a) zażądać, aby:
 - (i) przywrócona została zgodność pokładowej oczyszczalni ścieków; lub
 - (ii) wprowadzono stosowne zmiany w homologacji typu zgodnie z przepisami art. 14a.05; lub
- b) nakazać przeprowadzenie pomiarów zgodnie ze specyfikacją badania, o której mowa w dodatku VII.

Jeżeli zgodność nie zostanie przywrócona lub nie zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany w homologacji typu, lub też jeżeli z pomiarów przeprowadzonych zgodnie z lit. b) wynikać będzie jednoznacznie, że wartości graniczne określone w art. 14a.02 ust. 2 tabela 1 zostały przekroczone, właściwy organ plombuje pokładową oczyszczalnię ścieków i informuje komisję inspekcyjną o konieczności dokonania stosownego wpisu w pozycji 52 świadectwa statku.

4. Kontrola zgodnie z ust. 3 przeprowadzana jest na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków wpływających na proces oczyszczania ścieków. Instrukcja ta jest opracowywana przez producenta i zatwierdzana przez właściwy organ. Określa ona, które moduły mają wpływ na proces oczyszczania ścieków, a także jakie ustawienia, kryteria wymiarowania i parametry należy stosować, aby zapewnić trwałe utrzymanie wartości określonych w art. 14a.02 ust. 2 tabele 1 i 2. Zawiera ona co najmniej następujące informacje:

- a) specyfikację typu pokładowej oczyszczalni ścieków wraz z opisem procesu i wskazaniem, czy na dojściu do pokładowej oczyszczalni ścieków należy zainstalować wstępne odbiorniki na ścieki;
- b) wykaz modułów odpowiadających za oczyszczanie ścieków;
- c) opis konstrukcji i kryteria wymiarowania, specyfikacje wymiarowania i zastosowane przepisy;
- d) schemat pokładowej oczyszczalni ścieków, na którym wskazano cechy charakterystyczne homologowanych modułów wpływających na oczyszczanie ścieków (np. numery części wchodzących w skład poszczególnych modułów).

5. Pokładowa oczyszczalnia ścieków, która została wyłączona z eksploatacji, może zostać przywrócona do pracy po przeprowadzeniu kontroli specjalnej zgodnie z ust. 3 akapit pierwszy.

Artykuł 14a.12

Właściwe organy i służby techniczne

Państwa członkowskie podają do wiadomości Komisji nazwy i adresy właściwych organów i służb technicznych odpowiadających za pełnienie funkcji opisanych w niniejszym rozdziale. Służby techniczne muszą spełniać europejską normę w zakresie ogólnych wymagań dotyczących kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących (EN ISO/IEC 17025:2005-8), z uwzględnieniem następujących warunków:

- a) producenci pokładowych oczyszczalni ścieków nie mogą zostać uznani za służby techniczne;
 - b) do celów niniejszego rozdziału służba techniczna może, za zgodą właściwego organu, korzystać z urządzeń poza własnym laboratorium;”;
- 3) art. 15.14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Statki pasażerskie muszą być wyposażone w zbiorniki do odbioru ścieków bytowo-gospodarczych zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu lub odpowiednie pokładowe oczyszczalnie ścieków zgodnie z rozdziałem 14a.”;
- 4) w tabeli w art. 24.02 ust. 2 za pozycjami odnoszącymi się do rozdziału 12 dodaje się pozycje dotyczące rozdziału 14a w brzmieniu:

	ROZDZIAŁ 14a	
„Artykuł 14a.02 ust. 2 tabele 1 i 2 oraz ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	N.Z.P, o ile a) wartości graniczne i kontrolne nie przekraczają wartości określonych w art. 14a.02 więcej niż dwukrotnie; b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.”

- 5) w tabeli w art. 24.06 ust. 5 za pozycjami odnoszącymi się do rozdziału 11 dodaje się pozycje dotyczące rozdziału 14a w brzmieniu:

	ROZDZIAŁ 14a		
„Artykuł 14a.02 ust. 2 tabele 1 i 2 oraz ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	N.Z.P, o ile a) wartości graniczne i kontrolne nie przekraczają wartości określonych w art. 14a.02 więcej niż dwukrotnie; b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.	1.12.2013”

- 6) w tabeli w art. 24a.02 ust. 2 za pozycją odnoszącą się do rozdziału 12 dodaje się pozycje dotyczące rozdziału 14a w brzmieniu:

	ROZDZIAŁ 14a	
„Artykuł 14a.02 ust. 2 tabele 1 i 2 oraz ust. 5	Wartości graniczne/kontrolne i homologacje typu	N.Z.P, o ile a) wartości graniczne i kontrolne nie przekraczają wartości określonych w art. 14a.02 więcej niż dwukrotnie; b) do pokładowej oczyszczalni ścieków dołączono świadectwo od producenta lub rzeczoznawcy, które potwierdza, że jest ona przystosowana do pracy przy typowym profilu obciążenia na danym statku; oraz c) wdrożono system zagospodarowywania osadu ściekowego odpowiedni do warunków eksploatacji oczyszczalni ścieków na statku pasażerskim.”

- 7) dodaje się dodatki VI–VII w brzmieniu:

„Dodatek VI

Pokładowe oczyszczalnie ścieków Przepisy uzupełniające i wzory świadectw

Spis treści

CZĘŚĆ I

Przepisy uzupełniające

1. Oznaczanie pokładowych oczyszczalni ścieków
2. Badania i kontrole
3. Ocena zgodności produkcji

CZĘŚĆ II

Dokument informacyjny (wzór)

Addendum – Główne właściwości typu pokładowej oczyszczalni ścieków (wzór)

CZĘŚĆ III

Świadectwo homologacji typu (wzór)

Addendum – Wyniki badań w zakresie homologacji typu (wzór)

CZĘŚĆ IV

System numerowania homologacji typu

CZĘŚĆ V

Zbiorcze zestawienie homologacji typu dla typów pokładowych oczyszczalni ścieków (wzór)

CZĘŚĆ VI

Zbiorcze zestawienie wyprodukowanych pokładowych oczyszczalni ścieków (wzór)

CZĘŚĆ VII

Arkusze danych pokładowych oczyszczalni ścieków posiadających homologację typu (wzór)

CZĘŚĆ VIII

Rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków na potrzeby kontroli specjalnej (wzór)

Addendum 1 – Dodatek do rejestru parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków (wzór)

CZĘŚĆ IX

Równoważne homologacje typu

CZĘŚĆ I

Przepisy uzupełniające**1. Oznaczenie pokładowych oczyszczalni ścieków**

1.1 Na homologowanej pokładowej oczyszczalni ścieków należy obowiązkowo umieścić następujące informacje (oznaczenia):

1.1.1 znak towarowy lub nazwa handlowa producenta;

1.1.2 typ pokładowej oczyszczalni ścieków oraz jej numer seryjny;

1.1.3 numer homologacji typu zgodnie z częścią IV niniejszego dodatku;

1.1.4 rok produkcji pokładowej oczyszczalni ścieków.

1.2 Oznaczenia zgodne z pkt 1.1 muszą być trwałe, wyraźnie czytelne oraz odporne na ścieranie przez cały okres użytkowania pokładowej oczyszczalni ścieków. W przypadku stosowania etykiet samoprzylepnych lub tabliczek, muszą być one zamocowane w taki sposób, aby pozostały na swoim miejscu przez cały okres użytkowania pokładowej oczyszczalni ścieków, oraz aby nie można było ich usunąć bez doprowadzenia do ich uszkodzenia lub utraty czytelności.

1.3 Oznaczenia muszą być zamocowane na takiej części pokładowej oczyszczalni ścieków, która jest niezbędna do normalnego funkcjonowania tej oczyszczalni, i która zazwyczaj nie wymaga wymiany podczas okresu użytkowania oczyszczalni.

1.3.1 Oznaczenia muszą być zamocowane w taki sposób, aby były widoczne po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków wraz z całością wyposażenia pomocniczego niezbędnego do jej eksploatacji.

1.3.2 W razie potrzeby, pokładowa oczyszczalnia ścieków musi zostać opatrzona dodatkową wymienną tabliczką wykonaną z wytrzymałego materiału, która musi zawierać informacje określone w pkt 1.1, i która musi być umieszczona w taki sposób, aby informacje te były wyraźnie czytelne oraz łatwo dostępne po zainstalowaniu pokładowej oczyszczalni ścieków na statku.

1.4 Wszystkie części składowe pokładowej oczyszczalni ścieków, które mogą mieć wpływ na proces oczyszczania ścieków, muszą być wyraźnie oznaczone i opisane.

1.5 Dokładne umiejscowienie oznaczeń, o których mowa w pkt 1.1, zostaje określone w sekcji I świadectwa homologacji typu.

2. Badania i kontrole

Procedurę badania pokładowej oczyszczalni ścieków ustanowiono w dodatku VII.

3. Ocena zgodności produkcji

3.1 W odniesieniu do sprawdzenia, czy wdrożone zostały wystarczające mechanizmy i procedury zapewniające skuteczną kontrolę zgodności produkcji przed przyznaniem homologacji typu, właściwy organ musi uznać, że zarejestrowanie przez producenta stosowania zharmonizowanej normy EN ISO 9001: 2008 (której zakres obejmuje produkcję danych pokładowych oczyszczalni ścieków) lub równoważnej normy stanowi spełnienie stosownych wymogów. Producent musi przedstawić szczegółowe informacje dotyczące tej rejestracji i zobowiązać się do informowania właściwego organu o jakichkolwiek zmianach jej ważności lub zakresu. Aby zapewnić trwałe spełnianie wymogów art. 14a.02 ust. 2–5, przeprowadza się stosowne kontrole produkcji.

3.2 Posiadacz homologacji typu musi:

3.2.1 zapewnić wdrożenie procedur pozwalających na skuteczne kontrolowanie jakości produktu;

- 3.2.2 posiadać dostęp do urządzeń niezbędnych do kontroli zgodności z każdym homologowanym typem;
- 3.2.3 dopilnować, aby wyniki badań były rejestrowane, oraz aby rejestry te wraz ze stosowną dokumentacją były dostępne przez okres uzgodniony z właściwym organem;
- 3.2.4 analizować na bieżąco wyniki wszystkich rodzajów badań, aby sprawdzać i zapewniać utrzymanie właściwości pokładowej oczyszczalni ścieków, uwzględniając przy tym odchylenia typowe dla produkcji seryjnej;
- 3.2.5 dopilnować, aby wszelkie próbki pobrane z pokładowych oczyszczalni ścieków lub instalacji testowej, które w ramach danego badania ujawniły widoczną niezgodność, skutkowały pobraniem kolejnych próbek i przeprowadzeniem kolejnych badań, oraz aby podjęto wszelkie konieczne działania służące przywróceniu zgodności produkcji.
- 3.3 Właściwy organ, który przyznał homologację typu, może w dowolnym czasie dokonać weryfikacji metod kontroli zgodności stosowanych w poszczególnych zakładach produkcyjnych.
- 3.3.1 Dokumentacja z badania i produkcji jest udostępniana podmiotowi przeprowadzającemu kontrolę przy okazji każdego badania.
- 3.3.2 Jeżeli jakość przeprowadzonych badań wydaje się niewystarczająca, stosuje się następującą procedurę:
- 3.3.2.1 z danej serii wybiera się jedną pokładową oczyszczalnię ścieków i poddaje badaniu poprzez pomiary próbek losowych w warunkach pracy przy normalnym obciążeniu zgodnie z dodatkiem VII po jednym dniu eksploatacji. Oczyszczone ścieki nie mogą – zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku VII – przekraczać wartości podanych w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2;
- 3.3.2.2 jeżeli którakolwiek z pokładowych oczyszczalni ścieków wybranych z danej serii nie spełnia wymogów określonych w pkt 3.3.2.1, producent może zwrócić się o przeprowadzenie pomiarów próbek losowych z kilku pokładowych oczyszczalni ścieków o tej samej specyfikacji wybranych z tej serii. Ta nowa próba musi obejmować pierwotnie wybraną pokładową oczyszczalnię ścieków. Producent uzgadnia z właściwym organem wielkość n serii, która podlega sprawdzeniu. Pokładowe oczyszczalnie ścieków przechodzą badanie w drodze pomiarów próbek losowych z wyjątkiem pierwotnie wybranej oczyszczalni. Następnie musi zostać ustalona arytmetyczna średnia ($\bar{x}$) wyników uzyskanych dla próbki losowej z pokładowej oczyszczalni ścieków. Produkcja seryjna zostaje uznana za zgodną z wymogami, jeżeli spełniony jest następujący warunek:

$$\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$$

gdzie:

k to współczynnik statystyczny zależny od n , podany w następującej tabeli:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{if } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

$$S_t = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}, \text{ gdzie } x_i \text{ to dowolny indywidualny wynik uzyskany z próbki losowej } n;$$

L to dopuszczalna wartość graniczna określona w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2 dla każdej monitorowanej substancji zanieczyszczającej;

- 3.3.3 jeżeli wartości określone w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2 zostały przekroczone, przeprowadza się nowe badanie zgodnie z pkt 3.3.2.1 oraz, jeżeli w ramach badania nie uzyskano pozytywnych wyników, przeprowadza się pełne badanie zgodnie z pkt 3.3.2.2, stosując się do procedury badania przewidzianej w dodatku VII. Wartości graniczne określone w art. 14a.02 ust. 2 tabela 1 nie mogą zostać przekroczone ani w próbce złożonej ani w próbce losowej.
- 3.3.4 Właściwy organ musi przeprowadzać badania pokładowych oczyszczalni ścieków, które są w pełni lub częściowo eksploatowane, zgodnie z informacjami dostarczonymi przez producenta.
- 3.3.5 Zwyczajowa częstotliwość, z jaką właściwy organ ma prawo przeprowadzać kontrole zgodności produkcji, wynosi jeden raz na rok. W przypadku niezgodności z wymogami pkt 3.3.2 właściwy organ dopilnowuje, aby podjęto wszelkie niezbędne działania w celu niezwłocznego przywrócenia zgodności produkcji.

CZĘŚĆ II

(WZÓR)

Dokument informacyjny nr**dotyczący homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków przeznaczonych do montażu na statkach żeglugi śródlądowej**

Typ pokładowej oczyszczalni ścieków:

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

.....

0.3 Kod typu producenta zgodnie z informacją podaną na pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

0.4 Nazwa i adres producenta:

Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeśli dotyczy):

.....

0.5 Umieszczenie, oznaczenie kodowe i sposób mocowania numeru seryjnego pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

0.6 Umieszczenie i sposób mocowania numeru homologacji typu:

.....

0.7 Adres(-y) zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych):

.....

Załączniki

1. Podstawowa charakterystyka typu pokładowej oczyszczalni ścieków
2. Opis konstrukcji i kryteria wymiarowania, specyfikacje wymiarowania i zastosowane przepisy
3. Schemat ideowy pokładowej oczyszczalni wraz z wykazem części składowych
4. Schemat ideowy instalacji testowej wraz z wykazem części składowych
5. Schematy elektryczne (schemat okablowania i aparatury kontrolno-pomiarowej)

6. Oświadczenie o przestrzeganiu wszelkich specyfikacji w zakresie bezpieczeństwa mechanicznego, elektrycznego i technicznego oczyszczalni ścieków oraz specyfikacji dotyczących bezpieczeństwa statków
7. Charakterystyka wszelkich elementów statku, które zostały połączone z pokładową oczyszczalnią ścieków
8. Instrukcja producenta dotycząca kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków zgodnie z art. 14a.01 ust. 10
9. Zdjęcia pokładowej oczyszczalni ścieków
10. Koncepcje eksploatacyjne ⁽¹⁾
 - 10.1. Instrukcje do obsługi ręcznej pokładowej oczyszczalni ścieków
 - 10.2. Instrukcje dotyczące zagospodarowywania nadmiaru osadu ściekowego (częstotliwość wyładunków)
 - 10.3. Instrukcje dotyczące konserwacji i napraw
 - 10.4. Instrukcje dotyczące działań niezbędnych w przypadku eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie czuwania
 - 10.5. Instrukcje dotyczące działań niezbędnych w przypadku eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie awaryjnym
 - 10.6. Instrukcje dotyczące eksploatacji pokładowej oczyszczalni ścieków w trybie wygaszania, przestoju i rozruchu
 - 10.7. Instrukcje dotyczące wymogów w zakresie wstępnego oczyszczania ścieków z kuchni
11. Inne dodatki (wymienić poniżej):

Data i podpis producenta pokładowej oczyszczalni ścieków

.....

⁽¹⁾ Fazy eksploatacji

Na potrzeby kontroli definiuje się następujące fazy eksploatacji:

- a) eksploatacja w trybie gotowości ma miejsce wtedy, gdy pokładowa oczyszczalnia ścieków jest uruchomiona, ale od ponad jednego dnia nie dostarcza się do niej ścieków. Pokładowa oczyszczalnia ścieków może znajdować się w trybie gotowości na przykład wtedy, gdy statek pasażerski nie jest eksploatowany przez dłuższy okres i stoi bezczynnie na cumie;
- b) eksploatacja w trybie awaryjnym ma miejsce wtedy, gdy nastąpiła awaria poszczególnych podzespołów pokładowej oczyszczalni ścieków, która uniemożliwia normalne oczyszczanie ścieków;
- c) eksploatacja w trybie wygaszania, przestoju i rozruchu ma miejsce wtedy, gdy pokładowa oczyszczalnia ścieków jest wyłączana z eksploatacji na dłuższy okres (postój zimowy), a zasilanie zostaje odcięte, lub gdy prowadzi się ponowny rozruch pokładowej oczyszczalni ścieków na początku sezonu.

*Addendum***Podstawowa charakterystyka typu pokładowej oczyszczalni ścieków**
(WZÓR)**1. Opis pokładowej oczyszczalni ścieków**

1.1 Producent:

1.2 Numer seryjny oczyszczalni:

1.3 Tryb oczyszczania: biologiczny lub mechaniczny/chemiczny ⁽¹⁾1.4 Wstępny odbiornik na ścieki? Tak, ... m³/Nie⁴**2. Opis konstrukcji i kryteria wymiarowania (w tym wszelkie szczególne instrukcje w zakresie montażu lub ograniczenia eksploatacyjne)**

2.1

2.2

3. Wymiarowanie pokładowej oczyszczalni ścieków3.1 Maksymalne dzienne objętościowe natężenie przepływu ścieków Qd (m³/d):

3.2 Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT5 (kg/d):

⁽¹⁾ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

CZĘŚĆ III

Świadectwo homologacji typu

(WZÓR)

Pieczęć właściwego organu

Nr homologacji typu: Nr przedłużenia:

Powiadomienie o wydaniu/przedłużeniu/odmowie przyznania/cofnięciu ⁽¹⁾ homologacji typu dla typu pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z dyrektywą 2006/87/WE

Powód przedłużenia (jeśli dotyczy):

Sekcja I

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

.....

0.3 Kod typu producenta zgodnie z informacją podaną na pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

Umiejscowienie:

Sposób mocowania:

0.4 Nazwa i adres producenta:

.....

Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta (jeśli dotyczy):

.....

.....

0.5 Umiejscowienie, oznaczenie kodowe i sposób mocowania numeru seryjnego pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

.....

0.6 Umiejscowienie i sposób mocowania numeru homologacji typu:

.....

0.7 Adres(-y) zakładu(-ów) produkcyjnego(-ych):

.....

Sekcja II

1. Wszelkie ograniczenia eksploatacyjne:

⁽¹⁾ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

- 1.1 Szczególne kwestie wymagające uwagi podczas instalowania pokładowej oczyszczalni ścieków na statku:
.....
- 1.1.1
1.1.2
2. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań ⁽¹⁾:
.....
.....
3. Data sprawozdania z badania:
4. Numer sprawozdania z badania:
5. Ja, niżej podpisany(-a), potwierdzam dokładność informacji podanych przez producenta w załączonym dokumencie informacyjnym odnoszącym się do wymienionej wyżej pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2006/87/WE oraz ważność załączonych wyników testów odnoszących się do typu pokładowej oczyszczalni ścieków. Próba(-y) została(-y) wybrana(-e) przez producenta w porozumieniu z właściwym organem i przekazana(-e) przez producenta jako typ konstrukcji pokładowej oczyszczalni ścieków:

Wydaje się/przedłuża się/odmawia się przyznania/cofa się ⁽²⁾ homologację typu:

Miejsce:

Data:

Podpis:

Dodatki:

Folder informacyjny

Wyniki testów (zob. addendum)

⁽¹⁾ W przypadku gdy badania prowadzone są przez właściwy organ, należy wpisać »nie dotyczy«.

⁽²⁾ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

Addendum

Wyniki testów na potrzeby homologacji typu

(WZÓR)

0. Informacje ogólne

0.1 Marka (nazwa producenta):

0.2 Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

1. Informacje na temat realizacji testu(-ów) ⁽¹⁾:

1.1 Wartości na wejściu

1.1.1 Dzielne objętościowe natężenie przepływu ścieków Qd (m³/d):1.1.2 Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT₅ (kg/d):

1.2 Wydajność oczyszczania

1.2.1 Ocena wartości na wyjściu

Ocena wartości na wyjściu wg BZT₅ (mg/l)

Lokalizacja:	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	— ⁽¹⁾				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	—				
Wyjście	Próbki losowe					

⁽¹⁾ Nie istnieją wartości graniczne dla wejścia.

Ocena wartości na wyjściu wg ChZT (mg/l)

Lokalizacja:	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	—				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	—				
Wyjście	Próbki losowe					

Ocena wartości na wyjściu wg CWO (mg/l)

Lokalizacja:	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	—				

⁽¹⁾ Jeżeli przeprowadzono więcej niż jeden cykl testów, każdy cykl należy opisać osobno.

Lokalizacja:	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	—				
Wyjście	Próbki losowe					

Ocena wartości na wyjściu wg fazy stałej separowanej poprzez filtrację (FSSF) (mg/l)

Lokalizacja:	Rodzaj próbki	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)		Wartość średnia (Mean)
				Wartość	Faza	
Wejście	Próbki złożone 24h	—				
Wyjście	Próbki złożone 24h					
Wejście	Próbki losowe	—				
Wyjście	Próbki losowe					

1.2.2 Wydajność oczyszczania (wydajność eliminacji) (%)

Parametr	Rodzaj próbki	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)	Wartość średnia (Mean)
BZT ₅	Próbki złożone 24h			
BZT ₅	Próbki losowe			
ChZT	Próbki złożone 24h			
ChZT	Próbki losowe			
CWO	Próbki złożone 24h			
CWO	Próbki losowe			
FSSF	Próbki złożone 24h			
FSSF	Próbki losowe			

1.3 Inne zmierzone parametry

1.3.1 Dodatkowe parametry na wejściu i na wyjściu:

Parametr	Wejście	Wyjście
pH		
Przewodność		
Temperatura faz ciekłych		

1.3.2 Podczas pobierania próbek należy – o ile to możliwe – rejestrować następujące parametry robocze:

Stężenie tlenu rozpuszczonego w bioreaktorze

Zawartość masy suchej w bioreaktorze

Temperatura w bioreaktorze

Temperatura otoczenia

1.3.3 Inne parametry robocze zgodnie z instrukcją obsługi producenta

.....

.....

.....

.....

1.4 Właściwy organ lub służba techniczna:

Miejsce, data: Podpis:

CZĘŚĆ IV

System numerowania homologacji typu

1. System

Numer składa się z czterech członów, oddzielonych znakiem »*«.

Człon 1

Mała litera »e«, po której następuje numer określający państwo wydające homologację typu:

1 Niemcy	18 Dania
2 Francja	19 Rumunia
3 Włochy	20 Polska
4 Niderlandy	21 Portugalia
5 Szwecja	23 Grecja
6 Belgia	24 Irlandia
7 Węgry	26 Słowenia
8 Republika Czeska	27 Słowacja
9 Hiszpania	29 Estonia
11 Zjednoczone Królestwo	32 Łotwa
12 Austria	34 Bułgaria
13 Luksemburg	36 Litwa
14 Szwajcaria	49 Cypr
17 Finlandia	50 Malta

Człon 2

Określenie poziomu wymogów. Wymogi dotyczące wydajności oczyszczania zostaną najprawdopodobniej zaostżone w przyszłości. Poszczególne poziomy wymogów określa się za pomocą cyfr rzymskich, począwszy od poziomu I.

Człon 3

Czterocyfrowy numer sekwencyjny (w razie potrzeby z zerami na początku) oznaczający numer podstawowej homologacji typu. Sekwencja zaczyna się od 0001.

Człon 4

Dwucyfrowy numer sekwencyjny (w razie potrzeby z zerem na początku) oznaczający przedłużenie. Sekwencja każdego numeru zaczyna się od 01.

2. Przykłady

a) Trzecia homologacja typu (do tej pory bez przedłużenia) wydana przez Niderlandy stosownie do poziomu I:

e 4*I*0003*00

b) Drugie przedłużenie czwartej homologacji typu wydane przez Niemcy stosownie do poziomu II:

e 1*II* 0004*02

CZĘŚĆ V

Zbiorcze zestawienie homologacji typu dla typów pokładowych oczyszczalni ścieków
(WZÓR)

Pieczęć właściwego organu

Nr wykazu:

Okres od do

1	2	3	4	5	6	7
Marka ⁽¹⁾	Nazwa nadana przez producenta	Numer homologacji typu	Data homologacji typu	Przedłużenie/odmowa przyznania/ cofnięcie ⁽²⁾	Powód przedłużenia / odmowy przyznania / cofnięcia	Data przedłużenia/odmowy przyznania/ cofnięcia ⁽²⁾

⁽¹⁾ Stosowne świadectwo homologacji typu.⁽²⁾ zaznaczyć właściwą odpowiedź.

CZĘŚĆ VI

(WZÓR)

Zbiorcze zestawienie wyprodukowanych pokładowych oczyszczalni ścieków

Pieczęć właściwego organu

Nr wykazu:

Dotyczy okresu od: do:

W odniesieniu do typów pokładowych oczyszczalni ścieków oraz numerów homologacji typu pokładowych oczyszczalni ścieków wyprodukowanych w powyższym okresie zgodnie z przepisami dyrektywy 2006/87/WE, przekazuje się następujące informacje:

Marka (nazwa producenta):

Nazwa nadana typowi pokładowej oczyszczalni ścieków przez producenta:

.....

Numer homologacji typu:

Data wydania:

Data pierwszego wydania (w przypadku przedłużeń):

Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków:

... 001	... 001	... 001
... 002	... 002	... 002
.	.	.
.	.	.
.	.	.
... m	... p	... q

CZĘŚĆ VII

Arkusz danych pokładowych oczyszczalni ścieków posiadających homologację typu
(WZÓR)

Pieczęć właściwego organu

					Charakterystyka pokładowej oczyszczalni ścieków				Wydajność oczyszczania					
Nr	Data homologacji typu	Numer homologacji typu	Marka	Typ pokładowej oczyszczalni ścieków	Dziennie objętościowe natężenie przepływu ścieków Q_d (m ³ /d)	Dzienny poziom stężenia zanieczyszczeń wg BZT ₅ (kg/d)			BZT ₅		ChZT		CWO	
									Próbka złożona 24h	Próbka losowa	Próbka złożona 24h	Próbka losowa	Próbka złożona 24h	Próbka losowa

CZĘŚĆ VIII

Rejestr parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków na potrzeby kontroli specjalnej
(WZÓR)**1. Informacje ogólne****1.1 Dane pokładowej oczyszczalni ścieków**

1.1.1 Marka:

1.1.2 Nazwa nadana przez producenta:

.....

1.1.3 Numer homologacji typu:

1.1.4 Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków:

.....

1.2 Dokumentacja

Pokładowa oczyszczalnia ścieków poddawana jest kontroli, a wyniki kontroli rejestrowane są na osobnych arkuszach, które zostają indywidualnie ponumerowane, podpisane przez kontrolera i dołączone do niniejszego rejestru.

1.3 Badania i kontrole

Badania przeprowadza się na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków wpływających na proces oczyszczania ścieków zgodnie z art. 14a.01 ust. 10. W pojedynczych uzasadnionych przypadkach kontrolerzy mogą, według własnego uznania, zrezygnować z przeprowadzenia kontroli określonych modułów lub parametrów oczyszczalni.

Podczas badania pobierana jest przynajmniej jedna próbka losowa. Wyniki pomiarów próbki losowej zostają zestawione z wartościami kontrolnymi określonymi w art. 14a.02 ust. 2 tabela 2.

1.4 Niniejsze sprawozdanie z kontroli, wraz z załączonymi rejestrami, obejmuje ogółem⁽¹⁾ stron(-y).**2. Parametry**

Niniejszym zaświadcza się, że poddana kontroli pokładowa oczyszczalnia ścieków nie odbiega w stopniu, który byłby niedopuszczalny, od parametrów roboczych, a eksploatacyjne wartości kontrolne określone w art. 14a.02. ust. 2 tabela 2 nie zostały przekroczone.

Nazwa i adres komisji inspekcyjnej:

.....

.....

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczeń właściwego organu

⁽¹⁾ Wpisuje osoba przeprowadzająca kontrolę.

Nazwa i adres komisji inspekcyjnej:

.....

.....

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczęć właściwego organu

Nazwa i adres komisji inspekcyjnej:

.....

.....

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejsce i data:

Podpis:

Pieczęć właściwego organu

Addendum I

Dodatek do rejestru parametrów pokładowej oczyszczalni ścieków

(WZÓR)

Nazwa statku: Jednolity europejski numer identyfikacyjny statku:

Producent: Typ oczyszczalni:

(Znak towarowy/nazwa handlowa producenta)

(Nazwa nadana przez producenta)

Nr homologacji typu: Rok produkcji pokładowej oczyszczalni ścieków:

Numer seryjny pokładowej oczyszczalni ścieków: Miejsce montażu:

(numer seryjny)

Pokładowa oczyszczalnia ścieków oraz jej moduły mające wpływ na proces oczyszczania zostały zlokalizowane na podstawie tabliczki znamionowej. Kontrola została przeprowadzona na podstawie instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów oczyszczalni wpływających na proces oczyszczania ścieków.

(A) Kontrola modułów

Poniżej należy wpisać dodatkowe moduły mające wpływ na proces oczyszczania ścieków, które zostały wymienione w instrukcji producenta dotyczącej kontroli modułów i parametrów wpływających na proces oczyszczania ścieków lub w załączniku 4 część II.

Moduł	Potwierdzony numer modułu	Zgodność ⁽¹⁾		
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy
		☐ Tak	☐ Nie	☐ Nie dotyczy

⁽¹⁾ Zaznaczyć właściwą odpowiedź.

(B) Wyniki pomiarów próbek losowej

Parametr	Otrzymana wartość	Zgodność ⁽¹⁾	
BZT ₅		☐ Tak	☐ Nie
ChZT		☐ Tak	☐ Nie
CWO		☐ Tak	☐ Nie

⁽¹⁾ Wpisać »X« w odpowiednim polu.

(C) Uwagi

.....

(W zainstalowanej pokładowej oczyszczalni ścieków stwierdzono następujące niezgodne ustawienia, przebudowy lub zmiany)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Imię i nazwisko kontrolera:

Miejsce i data:

Podpis:

CZĘŚĆ IX

Równoważne homologacje typu

Homologacje typu zgodnie z uchwałą 2010-II-27 Centralnej Komisji Żeglugi na Renie z dnia 9 grudnia 2010 r.

Dodatek VII

Pokładowa oczyszczalnia ścieków**Procedura badania****1 INFORMACJE OGÓLNE****1.1 Podstawowe założenia**

W celu sprawdzenia przydatności pokładowych oczyszczalni ścieków na statkach pasażerskich stosuje się specyfikację badania.

W ramach niniejszej procedury poddaje się badaniu proces i technologię oczyszczania oraz homologuje się je przy pomocy instalacji testowej. Zgodność instalacji testowej z eksploatowanymi później oczyszczalniami ścieków zapewnia się poprzez stosowanie identycznej konstrukcji i kryteriów wymiarowania.

1.2. Odpowiedzialność i miejsce przeprowadzenia badania

Instalacja testowa dla danej gamy typów pokładowych oczyszczalni ścieków jest badana przez służbę techniczną. Za warunki przeprowadzenia badania w miejscu badania odpowiada służba techniczna; warunki te muszą być zgodne z warunkami określonymi w niniejszym dokumencie.

1.3 Wymagane dokumenty

Badanie przeprowadza się na podstawie dokumentu informacyjnego zgodnie z dodatkiem VI część II.

1.4 Specyfikacje wymiarowania oczyszczalni

Pokładowe oczyszczalnie ścieków są wymiarowane i projektowane w taki sposób, aby w trakcie ich eksploatacji nie dochodziło do przekroczenia wartości granicznych na wyjściu określonych w art. 14a.02 ust. 2 tabele 1 i 2.

2 ŚRODKI PRZYGOTOWAWCZE PRZED BADANIEM**2.1 Informacje ogólne**

Przed rozpoczęciem badania producent przekazuje służbie technicznej specyfikację instalacji testowej: konstrukcyjną i procesową, które obejmują kompletny zestaw rysunków i obliczeń pomocniczych zgodnie z dodatkiem VI część II, oraz dostarcza wyczerpujących informacji na temat wymogów pokładowej oczyszczalni ścieków w zakresie jej montażu, eksploatacji i konserwacji. Producent przekazuje służbie technicznej informacje na temat bezpieczeństwa mechanicznego, elektrycznego i technicznego pokładowej oczyszczalni ścieków, która ma zostać poddana badaniu.

2.2 Montaż i pierwsze uruchomienie

Na potrzeby badania producent montuje instalację testową w taki sposób, aby warunki jej montażu odpowiadały przewidywanym warunkom montażu na statkach pasażerskich. Przed rozpoczęciem badania producent musi zmontować pokładową oczyszczalnię ścieków i uruchomić ją. Rozruch musi odbywać się zgodnie z instrukcją obsługi producenta i podlega kontroli służby technicznej.

2.3 Faza rozruchu

Producent informuje służbę techniczną o nominalnym czasie trwania fazy rozruchu do osiągnięcia normalnego trybu eksploatacyjnego w tygodniach. Producent określa moment, w którym fazę rozruchu uznaje się za zakończoną i można rozpocząć badanie.

2.4 Parametry na wejściu

Do przeprowadzenia badania instalacji testowej wykorzystuje się nieobrobione ścieki bytowo-gospodarcze. Parametry na wejściu dotyczące stężenia substancji zanieczyszczających otrzymuje się z dokumentacji wymiarowej producenta pokładowej oczyszczalni ścieków zgodnie z dodatkiem VI część II, obliczając iloraz natężenia przepływu substancji organicznych wyrażonego jako stężenie BZT₅ w kg/d oraz projektowanego natężenia przepływu ścieków Qd wyrażonego w m³/d. Parametry na wejściu określa odpowiednio komisja inspekcyjna.

Wzór 1

Obliczenie parametrów na wejściu

$$C_{BOD5,mean} = \frac{BOD_5}{Q_d} \left[\frac{kgBOD_5 / d}{m^3 / d} \right]$$

Jeżeli w wyniku zastosowania wzoru 1 otrzymane średnie stężenie BZT₅ okaże się niższe niż $C_{BOD5,mean} = 500$ mg/l, przyjmuje się, że średnie stężenie BZT₅ dla ścieków na wejściu wynosi przynajmniej $C_{BOD5,min} = 500$ mg/l.

Służbie technicznej nie wolno rozbijać wchodzących nieobrobionych ścieków w rozdrabniarce. Dopuszcza się usuwanie piasku (np. przy pomocy sit).

3. PROCEDURA BADANIA

3.1 Fazy obciążenia i zasilanie hydrauliczne

Okres badania obejmuje 30 dni testowych. Instalacja testowa jest zasilana w miejscu przeprowadzania badania ściekami bytowo-gospodarczymi zgodnie z poziomem obciążenia określonym w tabeli 1. Badanie obejmuje poszczególne fazy obciążenia, przy czym sekwencja badania uwzględnia fazy pracy przy normalnym obciążeniu oraz fazy pracy przy szczególnym obciążeniu, takie jak przeciążenie, niedociążenie i tryb czuwania. Czas trwania każdej z faz obciążenia (liczbę dni testowych) określono w tabeli 1. Średnie dzienne obciążenie hydrauliczne dla każdej fazy obciążenia ustala się zgodnie z tabelą 1. Średnie stężenie substancji zanieczyszczającej, ustalone zgodnie z pkt 2.4, musi utrzymywać się na stałym poziomie.

Tabela 1

Ustawienia obciążenia dla poszczególnych faz obciążenia

Faza	Liczba dni testowych	Dzienne obciążenie hydrauliczne	Stężenie substancji zanieczyszczającej
Normalne obciążenie	20 dni	Q_d	C_{BOD5} zgodnie z 2.4
Przeciążenie	3 dni	$1,25 Q_d$	C_{BOD5} zgodnie z 2.4
Niedociążenie	3 dni	$0,5 Q_d$	C_{BOD5} zgodnie z 2.4
Czuwanie	4 dni	Dzień 1 i dzień 2: $Q_d = 0$ Dzień 3 i dzień 4: Q_d	C_{BOD5} zgodnie z 2.4

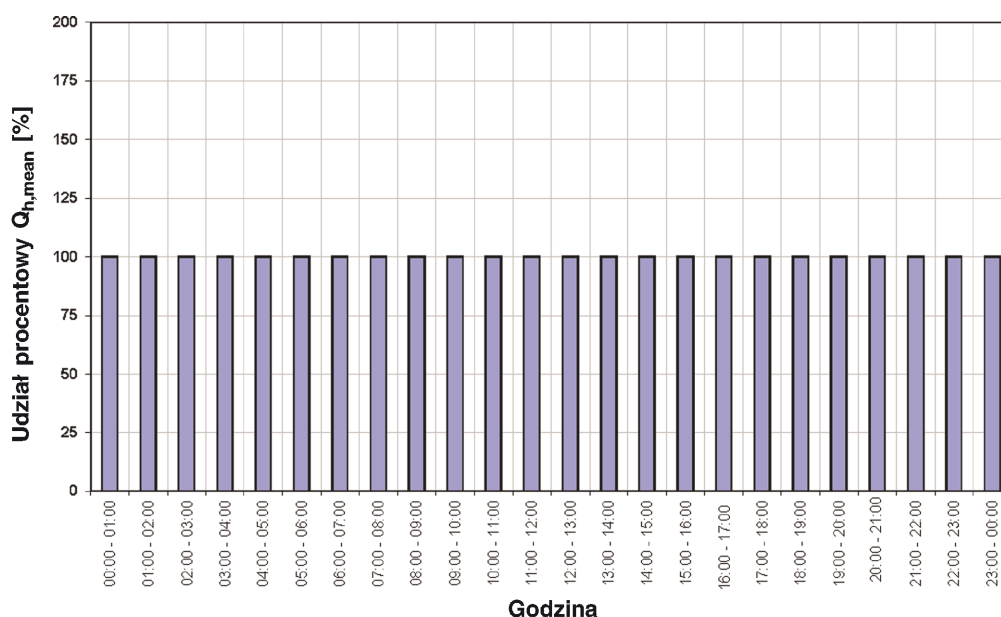
Fazy pracy przy szczególnym obciążeniu: przeciążenie, niedociążenie i praca w trybie czuwania wprowadza się kolejno bez przerywania pracy instalacji; fazę pracy przy normalnym obciążeniu dzieli się na kilka faz składowych. Badanie zaczyna się i kończy fazą pracy przy normalnym obciążeniu, trwającą każdorazowo co najmniej pięć dni.

Zależnie od określonego trybu pracy pokładowej oczyszczalni ścieków ustala się dzienne hydrografy zasilania hydraulicznego. Dzielne hydrografy zasilania hydraulicznego zostają dobrane zgodnie z koncepcją eksploatacyjną dla danej pokładowej oczyszczalni ścieków. Rozróżnia się dwa warianty zależnie od tego, czy pokładowa oczyszczalnia ścieków eksploatowana jest razem ze wstępnym odbiornikiem na ścieki czy bez niego. Hydrografy zasilania (dzienne hydrografy) przedstawiono na wykresach 1 i 2.

Przez cały okres trwania badania godzinny poziom przepływu musi utrzymywać się na stałym poziomie. Średnie godzinne objętościowe natężenie przepływu ścieków $Q_{h,mean}$ jest równe $1/24$ dziennego obciążenia hydraulicznego zgodnie z tabelą 1. Przepływ jest mierzony na bieżąco przez służbę techniczną. Realizacja dziennego hydrografu musi mieścić się w granicach tolerancji $\pm 5\%$.

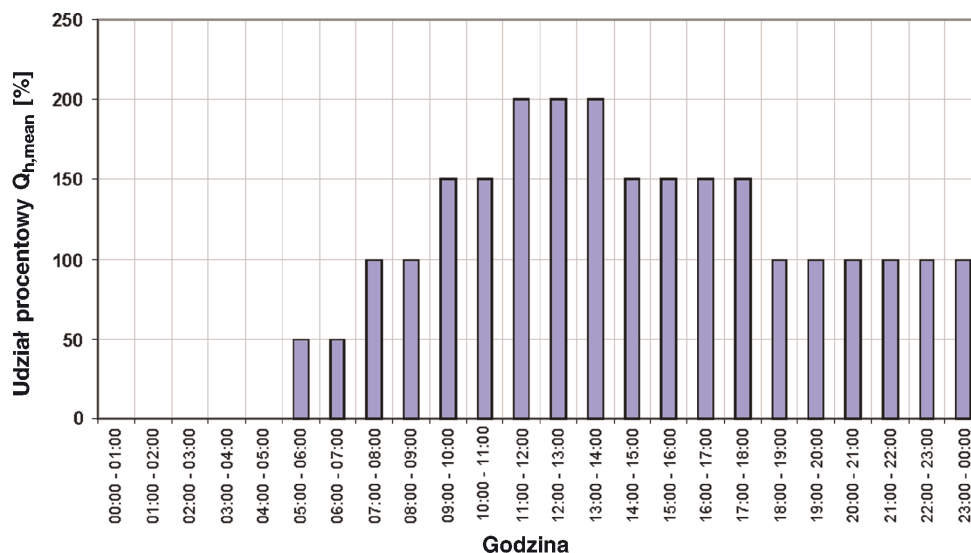
Wykres 1

Dzienny hydrograf zasilania pokładowej oczyszczalni ścieków z wstępnym odbiornikiem na ścieki



Wykres 2

Dzienny hydrograf zasilania pokładowej oczyszczalni ścieków bez wstępnego odbiornika na ścieki



3.2 Przerwanie lub anulowanie badania

Jeżeli ze względu na awarię zasilania lub awarię jednego z podzespołów nie jest możliwe kontynuowanie prawidłowej eksploatacji instalacji testowej, konieczne może być przerwanie badania. Badanie może zostać przerwane na czas trwania naprawy. W takim przypadku nie jest konieczne powtarzanie całego badania, lecz jedynie powtórzenie tej fazy obciążenia, w trakcie której nastąpiła awaria podzespołu.

W przypadku przerwania badania po raz drugi, służba techniczna podejmuje decyzję, czy badanie można kontynuować czy należy je anulować. Powody podjętej decyzji muszą zostać przedstawione i udokumentowane w sprawozdaniu z badania. W przypadku anulowania badania konieczne jest jego pełne powtórzenie.

3.3 Badanie wydajności oczyszczania i spełnienia wymogów w zakresie wartości granicznych na wyjściu

Służba techniczna pobiera próbki na wejściu do instalacji testowej i bada je, aby potwierdzić ich zgodność z parametrami na wejściu. Próbki ścieków są pobierane na wyjściu z instalacji testowej i badane, aby ustalić wydajność oczyszczania i zgodność z wymaganymi wartościami granicznymi na wyjściu. W ramach pobierania próbek pobiera się zarówno próbki proste losowe, jak i próbki złożone 24h. W przypadku próbek złożonych 24h, możliwe jest pobieranie próbek według kryterium czasowego lub przepływu. Komisja inspekcyjna określa rodzaj próbek złożonych 24h. Próbki pobiera się na wejściu i na wyjściu jednocześnie i w tych samych proporcjach.

Poza parametrami kontrolnymi BZT₅, ChZT i CWO, pomiarom na wejściu i wyjściu poddaje się także poniższe parametry, aby opisać i przedstawić warunki otoczenia i warunki prowadzenia badania:

- a) faza stała separowana poprzez filtrację (FSSF);
- b) pH;
- c) przewodność;
- d) temperatura faz ciekłych.

Liczba badań różni się stosownie do odpowiedniej fazy obciążenia i jest określona w tabeli 2. Liczba poborów próbek jest stosowna do wielkości przepływu na wejściu lub wyjściu instalacji testowej.

Tabela 2

Specyfikacja liczby i czasów pobierania próbek na wejściu i wyjściu instalacji testowej

Faza obciążenia	Liczba dni testowych	Liczba pobranych próbek	Specyfikacja czasów pobierania próbek
Normalne obciążenie	20 dni	Próbki złożone 24h: 8 Próbki losowe: 8	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Przeciążenie	3 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Niedociążenie	3 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbki pobiera się w regularnych odstępach czasu w ramach określonego okresu
Czuwanie	4 dni	Próbki złożone 24h: 2 Próbki losowe: 2	Próbka złożona 24h: próbkę pobiera się po włączeniu dopływu oraz 24h później Próbka losowa: próbkę pobiera się 1 godzinę po włączeniu dopływu oraz 24h później

Ogólna liczba próbek złożonych 24h: 14

Ogólna liczba próbek losowych: 14

W stosownych przypadkach, na podstawie pobranych próbek losowych dokonuje się także pomiaru poniższych parametrów roboczych:

- a) stężenie tlenu rozpuszczonego w bioreaktorze;
- b) zawartość masy suchej w bioreaktorze;
- c) temperatura w bioreaktorze;
- d) temperatura otoczenia;
- e) inne parametry robocze zgodnie z instrukcją obsługi producenta.

3.4 Ocena badań

Aby udokumentować stwierdzoną wydajność oczyszczania oraz sprawdzić zgodność z wartościami granicznymi procesu, określa się minimalną wartość z próbki (Min), maksymalną wartość z próbki (Max) oraz średnią arytmetyczną (Mean), a także poszczególne wyniki pomiarów dla parametrów kontrolnych BZT₅, ChZT i CWO.

Dla maksymalnej wartości z próbki określa się także fazę obciążenia. Oceny przeprowadza się wspólnie dla wszystkich faz obciążenia. Wyniki przetwarza się zgodnie z poniższą tabelą:

Tabela 3a

specyfikacja statystycznego przetwarzania zebranych danych – ocena dokumentująca zgodność z granicznymi wartościami na wyjściu

Parametr	Rodzaj próbek	Liczba testów, których wyniki mieszczą się w wartościach granicznych	Wartość średnia (Mean)	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)	
					Wartość	Faza
BZT ₅ na wejściu	Próbki złożone 24h	— ⁽¹⁾				
BOD ₅ na wyjściu	Próbki złożone 24h					
BZT ₅ na wejściu	Próbki losowe	—				
BOD ₅ na wyjściu	Próbki losowe					
ChZT na wejściu	Próbki złożone 24h	—				
ChZT na wyjściu	Próbki złożone 24h					
ChZT na wejściu	Próbki losowe	—				
ChZT na wyjściu	Próbki losowe					
CWO na wejściu	Próbki złożone 24h	—				
CWO na wyjściu	Próbki złożone 24h					
CWO na wejściu	Próbki losowe	—				
CWO na wyjściu	Próbki losowe					
FSSF na wejściu	Próbki złożone 24h					
FSSF na wyjściu	Próbki złożone 24h					
FSSF na wejściu	Próbki losowe	—				
FSSF na wyjściu	Próbki losowe					

⁽¹⁾ Nie istnieją wartości graniczne dla wejścia.

Tabela 3b

specyfikacja statystycznego przetwarzania zebranych danych – ocena dokumentująca wydajność oczyszczania

Parametr	Rodzaj próbek	Wartość średnia (Mean)	Wartość minimalna (Min)	Wartość maksymalna (Max)
Wydajność eliminacji wg BZT ₅	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg BZT ₅	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg ChZT	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg ChZT	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg CWO	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg CWO	Próbki losowe			
Wydajność eliminacji wg FSSF	Próbki złożone 24h			
Wydajność eliminacji wg FSSF	Próbki losowe			

Pozostałe parametry zgodnie z pkt 3.3 lit. b)–d) oraz parametry robocze zgodnie z pkt 3.3 ujmują się zbiorczo w tabeli określającej minimalny wynik z próbki (Min), maksymalny wynik z próbki (Max) oraz średnią arytmetyczną (Mean).

3.5 Zgodność z wymogami określonymi w rozdziale 14a

Wartości graniczne zgodnie z art. 14a.02 ust. 2 tabela 1 i 2 uznaje się za spełnione, jeżeli spełnione zostają poniższe warunki odnośnie do poszczególnych parametrów ChZT, BZT₅, CWO:

- a) średnie wartości z całkowitej liczby 14 próbek pobranych na wyjściu; oraz
- b) przynajmniej 10 z całkowitej liczby 14 próbek pobranych na wyjściu – nie przekraczają określonych wartości granicznych dla próbek złożonych 24h i próbek losowych.

3.6 Eksploatacja i konserwacja podczas badania

Podczas badania instalacja testowa jest eksploatowana zgodnie ze specyfikacjami producenta. Planowe przeglądy oraz prace konserwacyjne przeprowadza się zgodnie z instrukcjami obsługi i konserwacji producenta. Nadmiar osadu powstały w wyniku procesu oczyszczania biologicznego może zostać usunięty z pokładowej oczyszczalni ścieków jedynie, jeżeli działanie takie przewidział producent w swojej instrukcji obsługi i konserwacji. Wszelkie prace konserwacyjne są dokumentowane przez służbę techniczną i odnotowywane w sprawozdaniu z badania. Podczas badania do instalacji testowej nie dopuszcza się osób nieupoważnionych.

3.7 Analiza próbek / metoda analizy

Monitorowane parametry analizuje się, stosując zatwierdzone procedury standardowe. Stosowana procedura standardowa musi zostać określona.

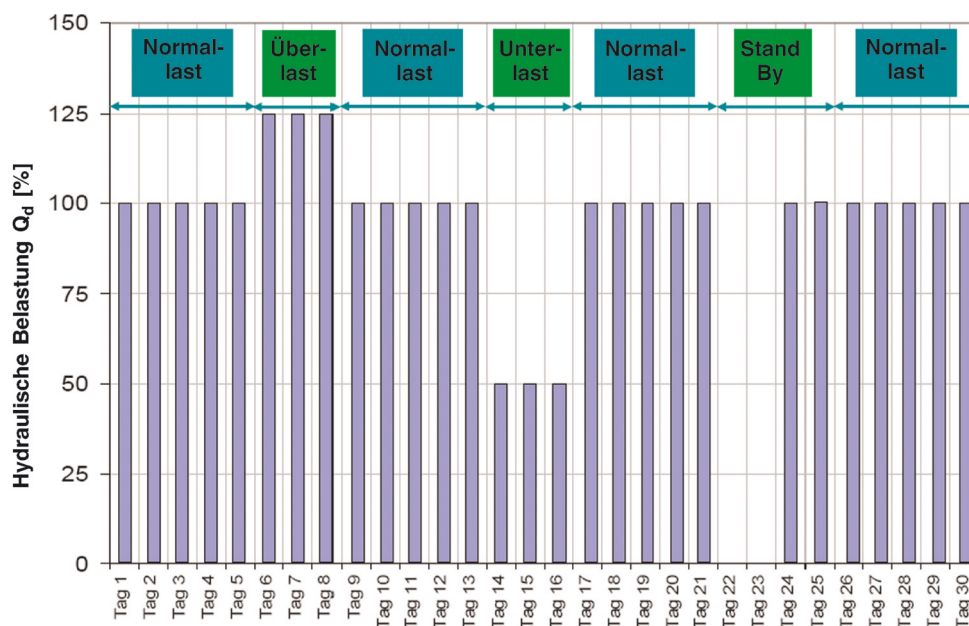
4 SPRAWOZDANIE Z BADANIA

4.1 Komisja inspekcyjna ma obowiązek sporządzić sprawozdanie z przeprowadzonego badania typu. Sprawozdanie to zawiera co najmniej następujące informacje:

- a) szczegółowe dane badanej oczyszczalni, takie jak jej typ, informacja o nominalnym dziennym stężeniu substancji zanieczyszczających oraz zasadach wymiarowania stosowanych przez producenta;
- b) informację o zgodności badanej pokładowej oczyszczalni ścieków z dokumentacją dostarczoną przed badaniem;
- c) informacje o wynikach poszczególnych pomiarów, a także o ocenie wydajności oczyszczania instalacji i o spełnieniu wymogów w zakresie obowiązujących wartości granicznych na wyjściu;
- d) szczegółowe dane na temat usuwania nadmiaru osadu, takie jak wielkość usuwanych ilości i częstotliwość usuwania;
- e) informacje o wszystkich pracach eksploatacyjnych, konserwacyjnych i naprawczych przeprowadzonych podczas badania;
- f) informacje o wszelkich przypadkach obniżenia jakości pokładowej oczyszczalni ścieków odnotowanych podczas badania, a także o wszelkich przypadkach przerwania badania;
- g) informacje o wszelkich problemach napotkanych podczas badania;
- h) wykaz osób odpowiedzialnych uczestniczących w badaniu typu pokładowej oczyszczalni ścieków, zawierający ich imiona i nazwiska oraz stanowisko;
- i) nazwę i adres laboratorium, w którym przeprowadzono analizę pobranych próbek ścieków;
- j) zastosowane metody analizy.

Przykłady sekwencji badania

Przykład 1



Przykład 2



DE	PL
Normallast	Normalne obciążenie
Überlast	Przeciążenie
Unterlast	Niedociążenie
Stand By	Czuwanie
Hydraulische Belastung Q_d	Obciążenie hydrauliczne Q_d
Tag	Dzień

Uwagi dotyczące ustalania biochemicznego zapotrzebowania na tlen po pięciu dniach (BZT₅) w próbkach złożonych 24h

Międzynarodowe normy ISO 5815 i 5815-2:2003 stanowią, iż aby przeprowadzić analizę w celu określenia biochemicznego zapotrzebowania na tlen po pięciu dniach, próbki ścieków należy przechowywać – bezpośrednio od momentu pobrania do czasu przeprowadzenia analizy – w wypełnionej do pełna, szczelnie zamkniętej butelce, w temperaturze od 0 do 4 °C. Proces określania BZT₅ należy rozpocząć jak najszybciej lub przynajmniej w ciągu dwudziestu czterech godzin od zakończenia pobierania próbek.

Aby nie dopuścić do rozpoczęcia procesów rozpadu biochemicznego w próbkach złożonych 24h, w praktyce próbkę ścieków schładza się do maksymalnie 4 °C jeszcze w trakcie procesu pobierania próbek i przechowuje w tej temperaturze po zakończeniu procesu pobierania próbek.

Stosowne wyposażenie do pobierania próbek jest dostępne na rynku.”

CENY PRENUMERATY w 2013 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 420 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	910 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL