

**POPRAWKI Z 2022 R. DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O
BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974**

REZOLUCJA MSC.496(105)

REZOLUCJA MSC.496(105)
(przyjęta dnia 28 kwietnia 2022 r.)

**POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O
BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974**

KOMITET BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO,

PRZYWOŁUJĄC artykuł 28(b) Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczący funkcji Komitetu,

PRZYWOŁUJĄC również artykuł VIII(b) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1974 (dalej "Konwencja") dotyczący procedur wprowadzania poprawek mających zastosowanie do aneksu do Konwencji, innych niż postanowienia rozdziału I,

ROZWAŻYWSZY, na swojej 105 sesji, poprawki do Konwencji zaproponowane i rozpowszechnione zgodnie z artykułem VIII(b)(i) Konwencji,

1 PRZYJMUJE, zgodnie z artykułem VIII(b)(iv) Konwencji, poprawki do Konwencji, których tekst został przedstawiony w aneksie do niniejszej rezolucji;

2 POSTANAWIA, zgodnie z artykułem VIII(b)(vi)(2)(bb) Konwencji, że wspomniane poprawki uważa się za przyjęte w dniu 1 lipca 2023 r., chyba że przed tą datą więcej niż jedna trzecia Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji lub Umawiających się Rządów, których łącznie liczona flota handlowa stanowi nie mniej niż 50% tonażu brutto światowej floty handlowej, powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie wobec poprawek;

3 ZWRACA SIĘ do Umawiających się Rządów będących stronami Konwencji o odnotowanie, iż zgodnie z artykułem VIII(b)(vii)(2) Konwencji poprawki wchodzi w życie, po ich przyjęciu zgodnie z ustępem 2 powyżej, w dniu 1 stycznia 2024 roku;

4 WZYWA Sekretarza Generalnego, do celów artykułu VIII(b)(v) Konwencji, do przekazania uwierzytelnionych kopii niniejszej rezolucji oraz tekstu poprawek zawartych w aneksie wszystkim Umawiającym się Rządom będącym stronami Konwencji;

5 WZYWA RÓWNIEŻ Sekretarza Generalnego do przekazania kopii niniejszej rezolucji, wraz z jej aneksem, członkom IMO, którzy nie są Umawiającymi się Rządami będącymi stronami Konwencji.

ZAŁĄCZNIK

POPRAWKI DO MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU Z 1974 ROKU

Rozdział II-1 BUDOWA - KONSTRUKCJA, NIEZATAPIALNOŚĆ I STATECZNOŚĆ, URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE ELEKTRYCZNE

Część D Instalacje elektryczne

Prawidło 42 - Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach pasażerskich

1 Punkt 2.2.2.3 otrzymuje brzmienie:

"3 instalacja radiowa MF/HF wymagana przepisami IV/11.1.1 i IV/11.1.2."

Prawidło 43 - Awaryjne źródło energii elektrycznej na statkach towarowych

2 Punkt 2.3.2.3 otrzymuje brzmienie:

"3 instalacja radiowa MF/HF wymagana przepisami IV/11.1.1 i IV/11.1.2."

ROZDZIAŁ III ŚRODKI I URZĄDZENIA RATUNKOWE

Część B Wymagania dotyczące statków, środków i urządzeń ratunkowych

Prawidło 6 - Łączność

3 Punkty 1, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.2 i 2.2 otrzymują brzmienie:

"1 [Zastrzeżony*]"

2 [Zastrzeżony*]"

* Przepisy dotyczące dwukierunkowych (nadawanie i odbiór) radiotelefonów VHF oraz urządzeń do namierzania w akcjach poszukiwań i ratownictwa zostały przeniesione do rozdziału IV (patrz rezolucja MSC.496(105)). Punkty 1 i 2 zostały celowo pozostawione puste, aby uniknąć zmiany numeracji istniejących przepisów."

ROZDZIAŁ IV RADIOKOMUNIKACJA

4 Tekst rozdziału IV otrzymuje brzmienie:

"Część A Postanowienia ogólne

Prawidło 1 – Zakres stosowania

1 Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, niniejszy rozdział ma zastosowanie do wszystkich statków objętych niniejszymi prawidłami oraz do statków towarowych o pojemności brutto 300 i większej.

2 Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do statków, do których miałyby zastosowanie niniejsze prawidła, które jednak pływają po Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej oraz ich wodach łączących i dopływowych aż do dolnego wyjścia ze śluzy St. Lambert w Montrealu w prowincji Quebec w Kanadzie.¹

3 Żadne postanowienie niniejszego rozdziału nie stoi na przeszkodzie użyciu przez jakikolwiek statek, jednostkę ratunkową lub osobę znajdującą się w niebezpieczeństwie, wszystkich dostępnych środków w celu zwrócenia na siebie uwagi, podania swej pozycji i uzyskania pomocy.

¹ Statki takie są przedmiotem specjalnych postanowień dotyczących zastosowania radiokomunikacji do celów bezpieczeństwa, zawartych w odpowiednich umowach pomiędzy Kanadą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej.

Prawidło 2 – Określenia i definicje

1 Do celów niniejszego rozdziału następujące określenia mają niżej podane znaczenie:

- .1 *AIS-SART* oznacza nadajnik poszukiwawczo-ratowniczy systemu automatycznej identyfikacji, który może pracować na częstotliwościach przeznaczonych dla AIS (161,975 MHz (AIS1) i 162,025 MHz (AIS2)).
- .2 *Łączność mostek-mostek* oznacza łączność bezpieczeństwa między statkami prowadzoną z miejsc, z których zwykle dowodzi się statkiem.
- .3 *Ciągły nasłuch* oznacza, że dany nasłuch radiowy nie powinien być przerywany inaczej niż na krótkie momenty, w których możliwość odbioru na statku jest zmniejszona lub zablokowana przez jego własną łączność albo gdy urządzenia są okresowo konserwowane lub sprawdzane.
- .4 *Cyfrowe selektywne wywołanie (DSC)* oznacza technikę wykorzystującą kody cyfrowe, która umożliwia stacji radiowej nawiązanie łączności i przekazanie informacji do innej stacji lub grupy stacji, spełniającą odpowiednie zalecenia Sektora Radiokomunikacji Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU-R).
- .5 *Radiopława awaryjna (EPIRB)* oznacza nadajnik pracujący w zakresie częstotliwości 406,0-406,1 MHz, zdolny do przekazywania drogą satelitarną alarmu o niebezpieczeństwie do centrum koordynacji ratownictwa (RCC) oraz przesyłający sygnały umożliwiające lokalizację radiopławy.

- .6 *Radiokomunikacja ogólna* oznacza łączność inną niż związaną z niebezpieczeństwem, pilnymi komunikatami lub komunikatami dotyczącymi bezpieczeństwa żeglugi.
- .7 *Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS)* oznacza system spełniający funkcje określone w prawie 4.1.1.
- .8 *Identyfikatory GMDSS* oznaczają informacje, które mogą być przekazane w celu jednoznacznej identyfikacji statku lub związanych z nim łodzi ratowniczych i jednostek ratunkowych. Takimi identyfikatorami są: sygnał wywoławczy statku, morski numer identyfikacyjny (MMSI), szesnastoznakowy numer identyfikacyjny EPIRB, numery identyfikacyjne uznanych ruchomych służb satelitarnych oraz numery seryjne urządzeń.
- .9 *Lokalizacja* oznacza odnajdywanie statków, samolotów, jednostek lub osób znajdujących się w niebezpieczeństwie.
- .10 *Morskie informacje bezpieczeństwa (MSI)*² oznaczają ostrzeżenia nawigacyjne i meteorologiczne, prognozy pogody i inne pilne komunikaty związane z bezpieczeństwem, nadawane do statków.
- .11 *Transponder radarowy SART* oznacza transponder do poszukiwania i ratownictwa pracujący na częstotliwościach radarowych w paśmie częstotliwości 9,2-9,5 GHz.
- .12 *Regulamin Radiokomunikacyjny* oznacza Regulamin Radiokomunikacyjny uzupełniający Konstytucję i Konwencję Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego obowiązujące w danym czasie.
- .13 *Uznana ruchoma służba satelitarna* oznacza każdą służbę, który działa wykorzystując system satelitarny i jest uznana przez IMO do stosowania w GMDSS.
- .14 *Służba satelitarna na częstotliwości 406 MHz* oznacza służbę działającą poprzez system satelitarny o globalnej dostępności, przeznaczoną do wykrywania radiopław awaryjnych EPIRB nadających w paśmie częstotliwości 406,0-406,1 MHz.
- .15 *Obszar morza A1* oznacza obszar radiotelefonicznego zasięgu co najmniej jednej stacji brzegowej pracującej na bardzo wysokiej częstotliwości (VHF), w którym jest zapewniona ciągła łączność alarmowa za pomocą DSC i który może być określony przez Umawiający się Rząd.³
- .16 *Obszar morza A2* oznacza obszar radiotelefonicznego zasięgu co najmniej jednej stacji brzegowej pracującej na częstotliwości pośredniej (MF) (z wyłączeniem obszaru A1), w którym jest zapewniona ciągła łączność alarmowa za pomocą DSC i który może być określony przez Umawiający się Rząd.³
- .17 *Obszar morza A3* oznacza obszar, poza obszarami morza A1 i A2, objęty zasięgiem uznanej służby satelitarnej wspieranej przez okrętową naziemną stację satelitarną (SES) znajdującą się na statku i umożliwiającą ciągłe wysyłanie sygnału alarmowego.
- .18 *Obszar morza A4* oznacza obszar morza poza obszarami A1, A2 i A3.

2 Wszelkie inne terminy i skróty, które są używane w niniejszym rozdziale, a które zostały zdefiniowane w Regulaminie Radiokomunikacyjnym oraz w Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r., z ewentualnymi zmianami, mają znaczenie określone w tym Regulaminie i Konwencji SAR.

2 Zob. wspólny podręcznik IMO/IHO/WMO dotyczący informacji o bezpieczeństwie morskim (MSI) (MSC.1/Circ.1310, ze zmianami).

3 Zob. Zapewnienie usług radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) (rezolucja MSC.509(105)).

Prawidło 3 - Zwolnienia

1 Umawiające się Rządy uważają za wielce pożądane, aby nie odstępować od wymagań niniejszego rozdziału, jednakże Administracja może udzielić poszczególnym statkom częściowego lub warunkowego zwolnienia od wymagań prawideł 7 do 11 pod warunkiem, że:

- .1 statki te będą spełniały wymagania funkcjonalne prawidła 4; oraz
- .2 Administracja weźmie pod uwagę wpływ, jaki te zwolnienia mogą mieć na ogólną sprawność służby zapewniającej bezpieczeństwo wszystkich statków.

2 Zwolnienie może być udzielone na podstawie punktu 1 niniejszego prawidła jedynie:

- .1 gdy warunki wpływające na bezpieczeństwo są takie, że ścisłe stosowanie się do prawideł 1 do 7 staje się nieuzasadnione lub niepotrzebne; lub
- .2 w sytuacjach wyjątkowych, gdy statek odbywa jednorazową podróż poza obszar lub obszary pływania, do których jest dostosowane jego wyposażenie.

3 Każda Administracja powinna przedstawić IMO sprawozdanie dotyczące wszystkich zwolnień przyznanych na mocy punktów 1 i 2, podając powody przyznania takich zwolnień.⁴

4 Zwolnienia powinny być zgłaszane za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS) z powołaniem się na Wydawanie świadectw zwolnienia na mocy Konwencji SOLAS z 1974 r. wraz z poprawkami (SLS.14/Circ.115, z późniejszymi zmianami).

Prawidło 4 - Wymagania funkcjonalne⁵

1 Każdy statek znajdujący się w morzu powinien być zdolny do:

- .1 wykonywania następujących funkcji GMDSS:
 - .1 nadawania alarmów o niebezpieczeństwie ze statku na brzeg za pomocą co najmniej dwóch oddzielnych i niezależnych środków łączności, z których każdy korzysta z innej usługi radiokomunikacyjnej;
 - .2 odbioru na statku alarmów o niebezpieczeństwie nadawanych z brzegu;

- .3 nadawania i odbioru alarmów o niebezpieczeństwie przesyłanych między statkami;
 - .4 nadawania i odbioru komunikatów koordynujących poszukiwania i ratownictwo;
 - .5 nadawania i odbioru komunikatów na miejscu zdarzenia;
 - .6 nadawania i odbioru sygnałów do lokalizacji;⁶
 - .7 odbioru MSI;⁷
 - .8 nadawania i odbioru komunikatów pilnych i dotyczących bezpieczeństwa; oraz
 - .9 dwukierunkowej (nadawanie i odbiór) łączności mostek-mostek; oraz
- .2 Nadawania i odbioru sygnałów radiokomunikacji ogólnej.

5 Należy zauważyć, że na statkach stosujących systemy GMDSS należy przestrzegać Wytycznych dotyczących unikania nadawania fałszywych alarmów o niebezpieczeństwie (rezolucja MSC.514(105)).

6 Zob. również przepisy V/19.2.3.2 i V/19.2.4, odpowiednio.

7 Należy zauważyć, że statki mogą mieć potrzebę odbioru niektórych informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego również podczas postoju w porcie.

Prawidło 4-1 - dostawcy usług satelitarnych GMDSS

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego określa kryteria, procedury i ustalenia dotyczące oceny, uznawania, przeglądu i nadzoru nad udostępnianiem uznanych ruchomych służb satelitarnych w Światowym morskim systemie łączności alarmowej i bezpieczeństwa (GMDSS), zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.⁸

8 Zob. Kryteria udostępniania ruchomych służb satelitarnych w Światowym morskim systemie łączności alarmowej i bezpieczeństwa (GMDSS) (rezolucja A.1001(25)) oraz Wytyczne dla przyszłych dostawców usług satelitarnych GMDSS (MSC.1/Circ.1414).

Część B Zobowiązania Umawiających się Rządów⁹

9 1 Nie wymaga się od każdego Umawiającego się Rządu zapewnienia wszystkich służb radiokomunikacyjnych.

2 Przepis nr 48.1 Regulaminu Radiokomunikacyjnego dotyczy pracy stacji brzegowych w tym naziemnych stacji satelitarnych.

Prawidło 5 - Udostępnianie służb radiokomunikacyjnych

1 Każdy Umawiający się Rząd zobowiązuje się udostępnić w takim zakresie, w jakim uzna to za wykonalne i niezbędne, indywidualnie lub we współpracy z innymi Umawiającymi

się Rządami, odpowiednie urządzenia lądowe dla ruchomej służby satelitarnej i morskiej służby ruchomej, mając na uwadze zalecenia IMO.¹⁰ Do takiej służby zalicza się:

- .1 uznane ruchome służby satelitarne;
- .2 służbę satelitarną na częstotliwości 406 MHz;
- .3 morską służbę ruchomą w pasmach częstotliwości 156 MHz do 174 MHz;
- .4 morską służbę ruchomą w pasmach częstotliwości 4000 kHz do 27500 kHz;
- .5 morską służbę ruchomą w pasmach częstotliwości 415 kHz do 553 kHz¹¹ oraz 1605 kHz do 4000 kHz.

2 Każdy Umawiający się Rząd zobowiązuje się dostarczyć IMO istotne informacje dotyczące urządzeń lądowych w ruchomej służbie satelitarnej i w morskiej służbie ruchomej, ustanowionych dla obszarów morza, które wyznaczył u swoich wybrzeży.¹² Każdy Umawiający się Rząd zobowiązuje się również dostarczyć IMO terminowe i odpowiednie zawiadomienie przed planowanym wycofaniem którejkolwiek z tych służb lub którejkolwiek z poszczególnych urządzeń lądowych.

¹⁰ Zob. Zapewnienie służb radiowych dla Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) (rezolucja MSC.509(105)).

¹¹ Zob. Wprowadzenie systemu NAVTEX jako składnika Światowej Służby Ostrzeżeń Nawigacyjnych (rezolucja A.617(15)).

¹² Informacje przekazywane przez Umawiające się Rządy są udostępniane poprzez GISIS.

Prawidło 5-1 - Identyfikatory GMDSS

1 Niniejsze prawidło ma zastosowanie do wszystkich statków we wszelkich podróżach.

2 Każdy Umawiający się Rząd zobowiązuje się zapewnić odpowiednie rozwiązania w zakresie rejestracji identyfikatorów GMDSS oraz udostępniania informacji o tych identyfikatorach centrom koordynacji ratownictwa przez 24 godziny na dobę. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organizacje międzynarodowe prowadzące rejestr tych identyfikatorów, takie jak Morska Ruchoma Służba Dostępu i Wyszukiwania Informacji ITU (MARS), powinny zostać powiadomione przez Umawiający się Rząd o tych przydziałach identyfikatorów.

Część C Wymagania dotyczące statku

Prawidło 6 - Urządzenia radiowe

1 Każdy statek powinien być wyposażony w urządzenia radiowe zdolne do spełniania w czasie zamierzonej podróży wymagań funkcjonalnych według prawidła 4 oraz, o ile nie został zwolniony na mocy prawidła 3, wymagań prawidła 7, a także, zależnie od obszaru lub obszarów morza, przez które biegnie trasa zamierzonej podróży, wymagań odpowiednio prawideł 8, 9, 10 lub 11.

2 Każde urządzenie radiowe powinno być:

- .1 tak umieszczone, aby żadne szkodliwe zakłócenia pochodzenia mechanicznego, elektrycznego lub innego nie przeszkadzały w jego prawidłowym działaniu oraz aby była zapewniona elektromagnetyczna kompatybilność oraz brak szkodliwego wzajemnego oddziaływania z innymi urządzeniami i systemami;
- .2 umieszczone w sposób zapewniający możliwie najwyższy stopień bezpieczeństwa i dostępności operacyjnej;
- .3 zabezpieczone przed szkodliwym wpływem wody, ekstremalnych temperatur oraz innych niekorzystnych warunków środowiskowych;
- .4 wyposażone w niezawodne, zainstalowane na stałe oświetlenie elektryczne, niezależne od podstawowego i awaryjnego źródła zasilania, do oświetlenia elementów regulacyjnych służących do obsługi urządzenia radiowego; oraz
- .5 wyraźnie oznakowane identyfikatorami GMDSS, jeśli mają zastosowanie, celem ich wykorzystania przez operatora urządzenia.

3 Kontrola kanałów radiotelefonicznych VHF, wymagana dla bezpieczeństwa żeglugi, powinna być natychmiast dostępna na mostku nawigacyjnym w miejscu dogodnym do dowodzenia statkiem, a tam gdzie jest to konieczne, powinny być dostępne urządzenia pozwalające na prowadzenie łączności radiowej ze skrzydeł mostka nawigacyjnego. Celem spełnienia tego ostatniego przepisu można wykorzystać przenośne urządzenia VHF.

4 Na statkach pasażerskich należy zainstalować na stanowisku dowodzenia statkiem panel alarmowy, który powinien:

- .1 posiadać jeden przycisk, po naciśnięciu którego następuje proces wysyłania alarmu o niebezpieczeństwie przy użyciu wszystkich urządzeń radiowych wymaganych na statku do tego celu, lub osobny przycisk dla każdego z tych urządzeń;
- .2 wyraźnie i w sposób wizualny wskazywać, że jakkolwiek przycisk lub przyciski zostały naciśnięte; oraz
- .3 być wyposażony w środki zapobiegające przypadkowemu uruchomieniu przycisku lub przycisków, o których mowa w pkt 4.1 i 4.2.

5 Na statkach pasażerskich, jeżeli radiopława EPIRB jest używana jako dodatkowy środek alarmowania o niebezpieczeństwie i nie jest ona zdalnie uruchamiana z panelu alarmowego, dopuszcza się zainstalowanie dodatkowej radiopławy EPIRB na mostku nawigacyjnym w pobliżu stanowiska dowodzenia.

6 Na statkach pasażerskich w miejscu dowodzenia statkiem powinien być zainstalowany panel alarmu o niebezpieczeństwie, który:

- .1 zapewnia wizualne i akustyczne wskazanie każdego alarmu lub alarmów o niebezpieczeństwie odebranych przez statek;
- .2 wskazuje, za pośrednictwem jakiej służby radiokomunikacyjnej odebrano alarm o niebezpieczeństwie; oraz
- .3 może być połączony z tablicą niebezpieczeństwa, określoną w punkcie

4. Prawidło 7 – Wyposażenie radiowe: Wymagania ogólne

1 Każdy statek powinien być wyposażony w:

- .1 urządzenie radiowe VHF zdolne do prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa:
 - .1 wywołania DSC na częstotliwości 156,525 MHz (kanał 70). Uruchamianie nadawania alarmów o niebezpieczeństwie powinno być możliwe z miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem;
 - .2 radiotelefonii na częstotliwościach 156,300 MHz (kanał 6), 156,650 MHz (kanał 13) i 156,800 MHz (kanał 16);
- .2 urządzenie radiowe zdolne do utrzymywania ciągłego nasłuchu DSC na kanale 70 VHF, które może być oddzielne lub połączone z urządzeniem wymaganym w punkcie 1.1
- .3 transponder radarowy SART lub AIS-SART, który:
 - .1 powinien być tak umieszczony, aby mógł być z łatwością użyty; oraz
 - .2 może być jednym z urządzeń wymaganych w punkcie 2.1 lub 3.1;
- .4 odbiornik lub odbiorniki zdolne do odbioru informacji MSI oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem podczas całego rejsu, w którym statek bierze udział;¹³
- .5 radiopławę EPIRB¹⁴, która powinna być:
 - .1 zainstalowana w łatwo dostępnym miejscu;
 - .2 przystosowana do ręcznego uwolnienia i przeniesienia do jednostki ratunkowej przez jedną osobę
 - .3 zdolna do swobodnego unoszenia się na wodzie gdy statek tonie i uruchamiająca się automatycznie z chwilą znalezienia się w wodzie;
 - .4 przystosowana do ręcznej aktywacji; oraz
- .6 urządzenie radiowe zdolne do nadawania i odbioru radiokomunikacji ogólnej działające na częstotliwościach roboczych w zakresie między 156 MHz a 174 MHz. Wymaganie to może być spełnione przez dodanie tej zdolności do wyposażenia wymaganego w punkcie 1.1.

2 Każdy statek towarowy o pojemności brutto 300 i więcej, ale mniejszej niż 500, powinien być wyposażony w co najmniej:

- .1 jeden transponder radarowy SART lub AIS-SART; oraz
- .2 dwa dwukierunkowe (nadawanie i odbiór) radiotelefony VHF.

3 Każdy statek pasażerski i każdy statek towarowy o pojemności brutto 500 i więcej powinien być wyposażony w co najmniej:

- .1 jeden transponder radarowy SART lub AIS-SART na każdej burcie statku; oraz

.2 trzy dwukierunkowe (nadawanie i odbiór) radiotelefony VHF.

4 Dwukierunkowe (nadawanie i odbiór) aparaty radiotelefoniczne VHF wymagane przez punkty 2.2 i 3.2 mogą być przenośne lub zamontowane w jednostkach ratunkowych. Aparaty przenośne mogą być przechowywane na mostku.

5 Transpondery radarowe SART lub AIS-SART wymagane przez punkty 2.1 lub 3.1 powinny być zainstalowane w takim miejscu, aby można je było szybko umieścić w każdej jednostce ratunkowej innej niż tratwa ratunkowa, wymaganej przez правило III/31.1.4. Ewentualnie jeden transponder radarowy SART lub AIS-SART powinien znajdować się w każdej jednostce ratunkowej innej niż tratwa ratunkowa, wymagana zgodnie z правилом III/31.1.4. Na statkach posiadających co najmniej dwa transpondery radarowe SART lub AIS-SART i wyposażonych w łódzie ratunkowe swobodnego spadku, jeden z nich powinien być umieszczony w takiej łodzi ratunkowej, a drugi powinien znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie mostka nawigacyjnego, tak aby można go było użyć na pokładzie i aby był gotowy do przeniesienia do jakiegokolwiek innej jednostki ratunkowej, innej niż tratwa ratunkowa, wymagana przez правило III/31.1.4.

6 Każdy statek pasażerski powinien być wyposażony w środki do dwukierunkowej (nadawanie i odbiór) radiokomunikacji na miejscu akcji poszukiwawczej i ratowniczej, wykorzystujące częstotliwości lotnicze 121,5 MHz i 123,1 MHz z pozycji, z której statek jest zwykle dowodzony. Środki te mogą być przenośne.

13 Zob. Wytyczne dotyczące odbioru informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem, wymaganych w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) (MSC.1/Circ.1645).

14 Zdolność prowadzenia poszukiwań i akcji ratowniczych (rezolucja A.616(15)).

Prawidło 8 – Wyposażenie radiowe Obszar morza A1

1 Oprócz spełnienia wymagań prawidła 7, każdy statek, który odbywa podróżę w obszarze morza A1, powinien być wyposażony w urządzenie radiowe zdolne do nadawania alarmów o niebezpieczeństwie ze statku na brzeg, inicjowanych z miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem, działające albo:

.1 na częstotliwości służby satelitarnej 406 MHz; lub

.2 na falach pośrednich MF z wykorzystaniem DSC, jeżeli statek odbywa podróżę w zasięgu stacji brzegowych nadających na falach MF i wyposażonych w DSC; lub

.3 na falach krótkich (HF) z wykorzystaniem DSC; lub

.4 wykorzystujące okrętową naziemną stację satelitarną uznanej służby świadczącej łączność satelitarną

2 Wymaganie określone w punkcie 1.1 może być spełnione poprzez zainstalowanie:

.1 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z правилом 7.1.5, w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem, ale również w takim miejscu, aby w sytuacji niebezpieczeństwa była ona zdolna do swobodnego unoszenia się na wodzie; lub

- .2 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5 znajdującej się w innym miejscu na statku, pod warunkiem, że ta radiopława EPIRB posiada środki zdalnego uruchamiania zainstalowane w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem; lub
- .3 drugiej radiopławy EPIRB znajdującej się w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

Prawidło 9 – Wyposażenie radiowe: Obszar morza A2

1 Oprócz spełnienia wymagań prawidła 7, każdy statek odbywający podróże w obrębie obszaru morza A2 powinien być wyposażony w:

- .1 urządzenie radiowe pracujące na falach pośrednich MF i zdolne do prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa, na częstotliwościach:
 - .1 2187,5 kHz za pomocą DSC; oraz
 - .2 2182 kHz za pomocą radiotelefonii;
- .2 urządzenie radiowe zdolne do utrzymania ciągłego nasłuchu DSC na częstotliwości 2187,5 kHz, które może być oddzielne lub połączone z urządzeniem radiowym wymaganym w punkcie 1.1; oraz
- .3 dodatkowy środek inicjowania nadawania sygnałów alarmowych w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg, inny niż pracujący w zakresie fal MF działający albo:
 - .1 na częstotliwości służby satelitarnej 406 MHz; lub
 - .2 na falach krótkich (HF) z wykorzystaniem DSC; lub
 - .3 wykorzystujące okrętową naziemną stację satelitarną uznanej służby świadczącej łączność satelitarną

2 Inicjowanie nadawania alarmów o niebezpieczeństwie za pomocą urządzeń wymienionych w punktach 1.1 i 1.3 powinno być możliwe z miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

3 Wymaganie określone w punkcie 1.3.1 może być spełnione przez zainstalowanie:

- .1 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5, w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem, ale również w takim miejscu, aby w sytuacji niebezpieczeństwa była ona zdolna do swobodnego unoszenia się na wodzie; lub
- .2 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5 znajdującej się w innym miejscu na statku, pod warunkiem, że ta radiopława EPIRB posiada środki zdalnego uruchamiania zainstalowane w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem; lub
- .3 drugiej radiopławy EPIRB znajdującej się w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

4 Statek powinien ponadto być zdolny do nadawania i odbioru radiokomunikacji ogólnej za pomocą:

- .1 urządzenia radiowego pracującego na częstotliwościach roboczych w pasmach 1605 kHz do 4000 kHz lub 4000 kHz do 27500 kHz. Wymaganie to może być spełnione przez dodanie tej zdolności do wyposażenia wymaganego w punkcie 1.1; lub
- .2 okrętowej naziemnej stacji satelitarnej uznanej służby świadczącej łączność satelitarną

Prawidło 10 – Wyposażenie radiowe: Obszar morza A3

1 Oprócz spełnienia wymagań prawidła 7, każdy statek odbywający podróże w obrębie obszaru morza A3 powinien być wyposażony w:

- .1 okrętową naziemną stację satelitarną uznanej służby świadczącej łączność satelitarną, zdolną do:
 - .1 prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa;
 - .2 inicjowania i odbioru priorytetowych wywołań w niebezpieczeństwie;
 - .3 prowadzenia nasłuchu alarmów w niebezpieczeństwie z brzegu na statek włącznie z sygnałami skierowanymi do określonych obszarów geograficznych;
- .2 urządzenie radiowe pracujące na falach pośrednich MF i zdolne do prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa, na częstotliwościach:
 - .1 2187,5 kHz przy zastosowaniu DSC; oraz
 - .2 2182 kHz przy zastosowaniu radiotelefonii; oraz
- .3 urządzenie radiowe zdolne do utrzymania ciągłego nasłuchu DSC na częstotliwości 2187,5 kHz, które może być oddzielne lub połączone z urządzeniem radiowym wymaganym w punkcie 1.2; oraz
- .4 dodatkowy środek inicjowania nadawania sygnałów alarmowych w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg, działający albo:
 - .1 na częstotliwości służby satelitarnej 406 MHz; lub
 - .2 na falach krótkich (HF) z wykorzystaniem DSC; lub
 - .3 wykorzystujący okrętową naziemną stację satelitarną uznanej służby świadczącej łączność satelitarną

2 Inicjowanie nadawania alarmów o niebezpieczeństwie za pomocą urządzeń wymienionych w punktach 1.1, 1.2 i 1.4 powinno być możliwe z miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

3 Wymaganie zawarte w punkcie 1.4.1 może być spełnione poprzez zainstalowanie:

- .1 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5, w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem, ale również w takim miejscu, aby w sytuacji niebezpieczeństwa była ona zdolna do swobodnego unoszenia się na wodzie; lub
- .2 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5 znajdującej się w innym miejscu na statku, pod warunkiem, że ta radiopława EPIRB posiada środki zdalnego uruchamiania zainstalowane w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem; lub
- .3 drugiej radiopławy EPIRB znajdującej się w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

4 Statek powinien ponadto być zdolny do nadawania i odbioru radiokomunikacji ogólnej za pomocą:

- .1 okrętowej naziemnej stacji satelitarnej uznanej służby świadczącej łączność satelitarną; lub
- .2 urządzenia radiowego pracującego na częstotliwościach roboczych w pasmach 1605 kHz do 4000 kHz lub 4000 kHz do 27500 kHz.

5 Wymagania wymienione w punktach 4.1 i 4.2 mogą być spełnione przez dodanie tej zdolności do wyposażenia wymaganego odpowiednio w punktach 1.1 lub 1.2.

Prawidło 11 – Wyposażenie radiowe: Obszar morza A4

1 Oprócz spełnienia wymagań prawidła 7, każdy statek odbywający podróże w obrębie obszaru morza A4 powinien być wyposażony w:

- .1 urządzenie radiowe pracujące na falach MF/HF i zdolne do prowadzenia łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa, na wszystkich częstotliwościach niebezpieczeństwa, łączności pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa, w pasmach od 1 605 kHz do 4 000 kHz oraz od 4 000 kHz do 27 500 kHz:
 - .1 przy zastosowaniu DSC; oraz
 - .2 z wykorzystaniem radiotelefonii;
- .2 urządzenie zdolne do prowadzenia nasłuchu DSC na częstotliwościach 2187,5 kHz, 8414,5 kHz i na co najmniej jednej z częstotliwości DSC 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz lub 16804,5 kHz; w każdej chwili powinno być możliwe wybranie którejkolwiek z tych częstotliwości DSC do celów alarmowych, pilnych i łączności bezpieczeństwa. Urządzenie to może być oddzielne lub połączone z urządzeniem radiowym wymaganym w punkcie 1.1; oraz
- .3 dodatkowy środek inicjowania transmisji alarmów w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg na częstotliwości służby satelitarnej 406 MHz.

2 Statek powinien ponadto być zdolny do nadawania i odbioru radiokomunikacji ogólnej za pomocą urządzenia radiowego pracującego na częstotliwościach roboczych w pasmach 1605 kHz do 4000 kHz lub 4000 kHz do 27500 kHz. Wymaganie to może być spełnione przez dodanie tej zdolności do wyposażenia wymaganego w punkcie 1.1.

3 Inicjowanie nadawania alarmów o niebezpieczeństwie za pomocą urządzeń wymienionych w punktach 1.1 i 1.3 powinno być możliwe z miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

4 Wymaganie zawarte w punkcie 1.3 może być spełnione poprzez zainstalowanie:

- .1 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5, w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem, ale również w takim miejscu, aby w sytuacji niebezpieczeństwa była ona zdolna do swobodnego unoszenia się na wodzie; lub
- .2 radiopławy EPIRB wymaganej zgodnie z prawidłem 7.1.5 znajdującej się w innym miejscu na statku, pod warunkiem, że ta radiopława EPIRB posiada środki zdalnego uruchamiania zainstalowane w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem; lub
- .3 drugiej radiopławy EPIRB znajdującej się w pobliżu miejsca, z którego zwykle dowodzi się statkiem.

Prawidło 12 – Nasłuch radiowy

1 Na każdym statku, gdy znajduje się w morzu, należy utrzymywać ciągły nasłuch radiowy łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa:

- .1 na VHF na kanale 70 DSC
- .2 na częstotliwości DSC 2187,5 kHz, jeśli statek w myśl prawidła 9.1.1 lub 10.1.2 jest wyposażony w urządzenie radiowe MF;
- .3 na częstotliwościach DSC 2187,5 kHz i 8414,5 kHz, a także na co najmniej jednej z następujących częstotliwości DSC 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz lub 16804,5 kHz, odpowiedniej ze względu na porę dnia i pozycję geograficzną statku, jeśli statek w myśl prawidła 11.1.2 jest wyposażony w urządzenie radiowe MF/HF. Nasłuch ten może być utrzymywany za pomocą odbiornika z przeszukiwaniem kanałów; oraz
- .4 na satelitarnym kanale odbioru alarmów o niebezpieczeństwie z brzegu, jeśli statek w myśl prawidła 10.1.1 jest wyposażony w okrętową naziemną stację satelitarną uznaną służby świadczącej łączność satelitarną.

2 Każdy statek, gdy znajduje się w morzu, powinien utrzymywać nasłuch rozgłaszanych drogą radiową morskich informacji bezpieczeństwa (MSI) oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratowaniem, na częstotliwości lub częstotliwościach, na których takie informacje są nadawane dla obszaru, w którym statek się znajduje.

3 Każdy statek, gdy znajduje się w morzu, powinien prowadzić, o ile jest to możliwe, ciągły nasłuch radiowy na stanowisku, z którego statek jest zwykle dowodzony, na:

- .1 Kanale 16 VHF; lub
- .2 innych odpowiednich częstotliwościach przeznaczonych do łączności w sytuacjach pilnych i dotyczących bezpieczeństwa w obszarze, na którym statek się znajduje.

Prawidło 13 - Źródła zasilania

1 Każdy statek znajdujący się w morzu powinien posiadać zawsze gotowe do użycia źródła zasilania w energię elektryczną, wystarczające do eksploatacji urządzeń radiowych oraz do ładowania wszelkich baterii akumulatorów stanowiących część rezerwowego źródła lub źródeł energii dla urządzeń radiowych.

2 Każdy statek powinien być wyposażony w rezerwowe źródło lub źródła energii do zasilania urządzeń radiowych, umożliwiające utrzymanie łączności w niebezpieczeństwie, pilnej i dotyczącej bezpieczeństwa w przypadku uszkodzenia podstawowego i awaryjnego źródła energii elektrycznej na statku. Rezerwowe źródło lub źródła energii elektrycznej powinny być zdolne do jednoczesnego zasilania urządzenia radiowego VHF wymaganego prawidem 7.1.1 i odpowiednio do obszaru lub obszarów morza, do których statek jest wyposażony albo urządzenia radiowego MF wymaganego prawidem 9.1.1 lub 10.1.2, albo MF/HF wymaganego prawidem 11.1.1, albo też okrętowej naziemnej stacji satelitarnej wymaganej prawidem 10.1.1, a także każdego z dodatkowych obciążeń wymienionych w punktach 4, 5 i 8 przez okres co najmniej:

- .1 jednej godziny, jeśli na statku zainstalowane jest awaryjne źródło energii elektrycznej i spełnia ono całkowicie wszystkie odnośne wymagania prawideł II-1/42 lub 43, łącznie z wymaganiami dotyczącymi zasilania urządzeń radiowych; oraz
- .2 sześciu godzin na statkach, które nie są wyposażone w awaryjne źródło energii elektrycznej spełniające w pełni wszelkie odpowiednie przepisy prawidła II-1/42 lub 43, łącznie z wymaganiami dotyczącymi zasilania urządzeń radiowych.¹⁵

Rezerwowe źródło lub źródła energii elektrycznej nie muszą zasilać jednocześnie niezależnych urządzeń radiowych MF i HF.

3 Rezerwowe źródło lub źródła energii elektrycznej powinny być niezależne od napędu głównego statku i jego sieci elektrycznej.

4 Tam, gdzie oprócz urządzeń radiowych VHF do rezerwowego źródła lub źródeł energii elektrycznej mogą być podłączone dwa lub więcej urządzeń radiowych, o których mowa w punkcie 2, źródła te powinny być zdolne do jednoczesnego zasilania przez czas określony odpowiednio, w punkcie 2.1 lub 2.2, urządzenia radiowego VHF oraz:

- .1 wszystkich innych urządzeń radiowych, które mogą być jednocześnie podłączone do rezerwowego źródła lub źródeł energii; lub
- .2 któregośkolwiek z innych urządzeń radiowych, pobierających najwięcej mocy, jeśli tylko jedno z tych urządzeń radiowych może być podłączone do rezerwowego źródła energii jednocześnie z urządzeniem radiowym VHF.

5 Rezerwowe źródło lub źródła energii elektrycznej mogą być wykorzystane do zasilania oświetlenia elektrycznego wymaganego prawidem 6.2.4.

6 Jeżeli rezerwowe źródło energii elektrycznej stanowi bateria lub baterie akumulatorów wymagające ładowania:

- .1 powinny być zapewnione środki automatycznego ładowania tych baterii, zdolne do ich naładowania do minimalnej wymaganej pojemności w czasie nieprzekraczającym 10 godzin; oraz

- .2 pojemność baterii, gdy statek nie przebywa w morzu, powinna być sprawdzana za pomocą odpowiedniej metody,¹⁶ w odstępach czasu nieprzekraczających 12 miesięcy.

7 Baterie akumulatorów, stanowiące rezerwowe źródło energii elektrycznej, powinny być tak umieszczane i zainstalowane, aby zapewnić:

- .1 najłatwiejszą i najskuteczniejszą obsługę;
- .2 racjonalny czas eksploatacji;
- .3 odpowiedni poziom bezpieczeństwa;
- .4 utrzymywanie temperatury baterii w zakresie przewidzianym przez producenta zarówno podczas ich ładowania jak i bez obciążenia; oraz
- .5 pracę całkowicie naładowanej baterii przez co najmniej minimalną wymaganą liczbę godzin w każdych warunkach pogodowych.

8 Jeśli w celu zapewnienia prawidłowego działania urządzeń radiowych, wymaganych w niniejszym rozdziale, potrzebny jest nieprzerwany dopływ informacji z urządzeń nawigacyjnych lub innego wyposażenia statku, do którego zalicza się także odbiornik nawigacyjny, o którym mowa w prawie 18, to powinny być dostępne środki zapewniające ciągłe dostarczanie tych informacji, bez względu na uszkodzenie podstawowego lub awaryjnego źródła energii elektrycznej na statku.

¹⁵ Dla orientacji zaleca się następujący wzór do określenia obciążenia elektrycznego, które ma być zasilane z rezerwowego źródła energii dla każdej instalacji radiowej wymaganej w warunkach niebezpieczeństwa: $1/2$ poboru prądu niezbędnego do nadawania + pobór prądu niezbędny do odbioru + pobór prądu przez wszelkie dodatkowe obciążenia.

¹⁶ Jedną z metod sprawdzania pojemności baterii jest jej całkowite rozładowanie i ponowne naładowanie przy zastosowaniu znamionowych prądów roboczych i zwykłego czasu ładowania. Ocena stanu naładowania może być dokonywana w dowolnym czasie, lecz jeśli statek znajduje się w morzu, nie powinna powodować znaczącego rozładowania baterii.

Prawidło 14 - Wymagania techniczno-eksploatacyjne

Całe wyposażenie, którego dotyczy niniejszy rozdział, powinno być typu uznanego przez Administrację. Wyposażenie to powinno spełniać stosowne wymagania techniczno-eksploatacyjne w zakresie nie mniejszym od wymagań przyjętych przez IMO.¹⁷

¹⁷ Zob. następujące wymagania techniczno-eksploatacyjne przyjęte przez IMO we wskazanych rezolucjach:

Wymagania ogólne

- .1 Ogólne wymagania dotyczące statkowych urządzeń radiowych wchodzących w skład Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz elektronicznych pomocy nawigacyjnych (rezolucja A.694(17));
- .2 Standardy funkcjonowania prezentacji informacji nawigacyjnych na okrętowych monitorach nawigacyjnych (rezolucja MSC.191(79) z późniejszymi zmianami);
- .3 Standardy funkcjonowania alarmów na mostku (rezolucja MSC.302(87));

Urządzenia VHF

- .4 Standardy funkcjonowania okrętowych instalacji radiowych VHF zdolnych do komunikacji głosowej oraz cyfrowego selektywnego wywołania (rezolucja MSC.511(105));

- .5 Standardy funkcjonowania przenośnego dwukierunkowego (nadawanie i odbiór) radiotelefonu VHF dla jednostek ratunkowych (rezolucja MSC.515(105));
- .6 Zalecenie dotyczące standardów działania przenośnych dwukierunkowych (nadawanie i odbiór) radiotelefonów VHF wykorzystujących częstotliwości lotnicze, podczas akcji poszukiwania i ratowania (załącznik 1 do rezolucji MSC.80(70), z późniejszymi zmianami);

Urządzenia MF i HF

- .7 Standard funkcjonowania systemu do ogłaszania i koordynacji informacji o bezpieczeństwie morskim przy użyciu HF NBDP (rezolucja MSC.507(105));
- .8 Standardy funkcjonowania okrętowych instalacji radiowych MF i MF/HF zdolnych do komunikacji głosowej, cyfrowego selektywnego wywołania (DSC) i odbioru informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem (rezolucja MSC.512(105));
- .9 Standardy funkcjonowania do odbioru informacji o bezpieczeństwie morskim oraz informacji związanych z poszukiwaniem i ratownictwem przez urządzenia MF (NAVTEX) i HF (rezolucja MSC.508(105));

Okrętowe naziemne stacje satelitarne i sprzęt do obsługi rozszerzonych wywołań grupowych (EGC)

- .10 Standardy funkcjonowania okrętowych stacji naziemnych Inmarsat-C zdolnych do nadawania i odbioru łączności z bezpośrednim wydrukiem (rezolucja MSC.513(105));
- .11 *Zrewidowane standardy funkcjonowania urządzeń rozszerzonego wywołania grupowego (EGC)* (rezolucja MSC.306(87), z późniejszymi zmianami);
- .12 *Standardy funkcjonowania okrętowej naziemnej stacji satelitarnej do stosowania w ramach GMDSS* (rezolucja MSC.434(98));

Zintegrowane systemy radiokomunikacyjne

- .13 Standardy funkcjonowania okrętowego zintegrowanego systemu łączności (ICS) w przypadku jego stosowania w Światowym Morskim Systemie Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) (rezolucja MSC.517(105));

Radiopławy EPIRB

- .14 Standardy funkcjonowania zwalniaków hydrostatycznych i środków aktywujących alarmowe urządzenia radiowe (rezolucja A.662(16));
- .15 Standardy funkcjonowania radiopław EPIRB pracujących na częstotliwości 406 MHz (rezolucja MSC.471(101));

Nadajniki i transpondery poszukiwania i ratowania

- .16 *Standardy funkcjonowania transponderów radarowych służących do poszukiwania i ratowania* (rezolucja MSC.510(105)); oraz
- .17 Standardy funkcjonowania transponderów radarowych AIS (AIS-SART) przeznaczonych do jednostek ratunkowych i używanych w operacjach poszukiwania i ratowania (rezolucja MSC.246(83)).

Prawidło 15 - Wymagania dotyczące utrzymania gotowości eksploatacyjnej urządzeń

1 Urządzenia powinny być tak zaprojektowane, aby podstawowe zespoły można było łatwo wymienić, bez pracochłonnej rekaliibracji i dostrajania.

2 Tam, gdzie ma to zastosowanie, urządzenia powinny być tak skonstruowane i zainstalowane, aby były łatwo dostępne do inspekcji i konserwacji na statku.

3 Należy zapewnić, aby były dostępne odpowiednie informacje umożliwiające właściwe obsługiwanie i konserwowanie urządzeń, z uwzględnieniem zaleceń opracowanych przez IMO.¹⁸

4 Do konserwacji urządzeń należy zapewnić odpowiednie narzędzia i części zapasowe.

5 Administracja powinna zapewnić takie utrzymanie wymaganych niniejszym rozdziałem urządzeń radiowych w stanie gotowości eksploatacyjnej, aby spełniały one wymagania funkcjonalne wymienione w prawie 4 oraz przewidziane dla nich wymagania techniczno-eksploatacyjne.

6 Zależnie od uznania Administracji, na statkach odbywających podróże na obszarach morza A1 i A2 gotowość eksploatacyjną należy zapewnić takimi metodami, jak duplikacja urządzeń, naprawy na lądzie lub zdolność do wykonywania elektronicznych napraw na statku, albo też poprzez kombinację tych metod.

7 Zależnie od uznania Administracji, na statkach odbywających podróże na obszarach morza A3 i A4 gotowość eksploatacyjna powinna być zapewniona poprzez zastosowanie kombinacji co najmniej dwóch metod, takich jak duplikacja urządzeń, naprawy na lądzie lub zdolność do wykonywania elektronicznych napraw na statku.

8 Niezależnie od tego, że należy podejmować wszelkie dostępne działania w celu utrzymania urządzeń w stanie sprawności eksploatacyjnej zapewniającej spełnienie wszystkich wymagań funkcjonalnych wymienionych w prawie 4, niesprawność urządzenia radiokomunikacji ogólnej, wymaganego prawidem 4.1.2 nie powinna być traktowana jako powód uznania statku jako niezdatnego do żeglugi lub zatrzymania statku w porcie, w którym środki do przeprowadzania napraw nie są łatwo dostępne, jeśli statek jest zdolny do wykonywania wszystkich funkcji związanych z łącznością w niebezpieczeństwie, łącznością pilną czy dotyczącą bezpieczeństwa.

9 Radiopławy EPIRB powinny być:

- .1 corocznie testowane, na pokładzie statku¹⁹ lub w zatwierdzonej stacji kontroli, we wszystkich aspektach sprawności operacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem sprawdzenia emisji w zakresie częstotliwości operacyjnych, kodowania i rejestracji, w odstępach czasu określonych poniżej:
 - .1 na statkach pasażerskich - w ciągu trzech miesięcy przed upływem terminu ważności Certyfikatu Bezpieczeństwa Statku Pasażerskiego; oraz
 - .2 na statkach towarowych – w okresie 3 miesięcy przed upływem daty ważności lub w okresie od 3 miesięcy przed do 3 miesięcy po upływie daty rocznicowej wystawienia Certyfikatu Bezpieczeństwa Radiowego Statku Towarowego.
- .2 poddawane konserwacji w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat, przeprowadzanej w uznanej firmie serwisowej.²⁰

¹⁸ Zob. "Ogólne wymagania dotyczące okrętowych urządzeń radiowych wchodzących w skład Światowego Morskiego Systemu Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (GMDSS) oraz elektronicznych pomocy nawigacyjnych" (rezolucja A.694(17)), "Ogólne wymagania dotyczące kompatybilności elektromagnetycznej (EMC) dla wszystkich elektrycznych i elektronicznych urządzeń okrętowych" (rezolucja A.813(19)) oraz "Wyjaśnienia niektórych wymagań w normach eksploatacyjnych IMO dotyczących urządzeń GMDSS" (MSC/Circ.862).

¹⁹ Zob. Wytyczne dotyczące corocznego testowania radiopław EPIRB (MSC.1/Circ.1040/Rev.2) oraz Wytyczne dotyczące unikania wysyłania fałszywych alarmów o niebezpieczeństwie (rezolucja MSC.514(105)).

²⁰ Zob. Wytyczne dotyczące zasad konserwacji radiopław EPIRB przez firmy na lądzie(MSC.1/Circ.1039/Rev.1).

- .2 statki zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r. i zatwierdzone do eksploatacji:
- .1 na obszarach morza A1 i A2, jak to określono w prawie IV/2.1.15 i IV/2.1.16; lub
 - .2 na obszarach morza A1, A2 i A3, jak to określono w prawie IV/2.1.15, IV/2.1.16 i IV/2.1.17,
- nie później niż podczas pierwszego przeglądu² instalacji radiowej przeprowadzonego po 31 grudnia 2008 r.;
- .3 statki zbudowane przed dniem 31 grudnia 2008 r. i uprawnione do pływania na obszarach morza A1, A2, A3 i A4, jak to określono w prawidłach IV/2.1.15, IV/2.1.16, IV/2.1.17 i IV/2.1.18, nie później niż podczas pierwszego przeglądu² instalacji radiowej po dniu 1 lipca 2009 r. Jeśli jednak statki te uprawiają żeglugę na obszarach morza A1, A2 i A3, to powinny spełniać postanowienia podpunktu .2 powyżej.

4.2 Statki, bez względu na datę ich budowy, wyposażone w system automatycznej identyfikacji (AIS) zdefiniowany w prawie 19.2.4, i uprawiające żeglugę wyłącznie w obszarze morza A1, jak to zdefiniowano w prawie IV/2.1.15, nie muszą spełniać wymagań niniejszego prawidła.

1 Zob. Wytyczne dotyczące przeglądu i certyfikacji zgodności statków z wymogiem przekazywania informacji LRIT (MSC.1/Circ.1307).

2 Zob. Jednolita interpretacja określenia "pierwszy przegląd", o którym mowa w prawie SOLAS (MSC.1/Circ.1290)."

DODATEK

CERTYFIKATY

7 Dotychczasowe formularze Certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego, Certyfikatu bezpieczeństwa wyposażenia statku towarowego, Certyfikatu bezpieczeństwa radiowego statku towarowego, Certyfikatu bezpieczeństwa statku pasażerskiego z napędem jądrowym oraz Certyfikatu bezpieczeństwa statku towarowego z napędem jądrowym, wraz z powiązаныmi z nimi wykazami wyposażenia statku pasażerskiego (wzór P), bezpieczeństwa statku towarowego (wzór E), bezpieczeństwa radiowego statku towarowego (wzór R) oraz bezpieczeństwa statku towarowego (wzór C), zawarte w dodatku do aneksu, otrzymują brzmienie:

"WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO

Do niniejszego certyfikatu powinien być dołączony Wykaz wyposażenia dla bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Wzór P)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

na podróż/krótką podróż¹ międzynarodową

Wydany na mocy postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA
NA MORZU, 1974, z późniejszymi zmianami

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku²

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Port macierzysty

Pojemność brutto

Obszary, na których statek jest uprawniony do żeglugi (prawidło IV/2)³.....

Numer IMO⁴

Data budowy:

 Data podpisania umowy na budowę

 Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy

 Data przekazania statku

 Data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub znaczną modyfikacją statku (jeśli dotyczy)

Należy podać wszystkie mające zastosowanie daty.

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

1 że statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła I/7 Konwencji

2 że przegląd wykazał, iż:

2.1 statek spełnił wymagania Konwencji w zakresie:

.1 konstrukcji kadłuba, silników głównych i pomocniczych, kotłów i innych zbiorników ciśnieniowych;

.2 wodoszczelnego podziału grodziowego i jego szczegółów;

.3 następujących podziałowych wodnic ładunkowych:

1 Niepotrzebne skreślić.

2 Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym.

3 W przypadku statku certyfikowanego do działania na obszarze morza A3 należy podać w nawiasie uznaną łączność satelitarnej.

4 Zgodnie z systemem numerów identyfikacyjnych statków IMO, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).

Podziałowe wodnice ładunkowe wyznaczone i cechowane na burtach w środku długości statku (prawidło II- 1/18) ⁵	Wolna burta	Stosuje się, gdy przestrzenie, w których przewożeni są pasażerowie, obejmują następujące przestrzenie alternatywne
P1
P2
P3

- 2.2 statek spełnił wymagania części G rozdziału II-1 Konwencji, używając jako paliwa/nie dotyczy;
- 2.3 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego oraz planów ochrony przeciwpożarowej;
- 2.4 środki ratunkowe i wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych zostało zapewnione zgodnie z wymaganiami Konwencji;
- 2.5 statek został wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej zgodnie z wymaganiami Konwencji;
- 2.6 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;
- 2.7 ilość oraz działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
- 2.8 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków przyjmowania pilotów na pokład oraz publikacji nawigacyjnych;
- 2.9 statek został wyposażony w światła, znaki dzienne, środki do nadawania sygnałów dźwiękowych i sygnałów wzywania pomocy, zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
- 2.10 pod każdym innym względem statek spełnił odpowiednie wymagania Konwencji;
- 2.11 statek został/nie został¹ zbudowany z zastosowaniem alternatywnych rozwiązań konstrukcyjnych zgodnie z prawidłem(ami) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Konwencji;
- 2.12 dokument zatwierdzający alternatywne rozwiązania konstrukcyjne instalacji maszynowych i elektrycznych/ochrony przeciwpożarowej/środków i urządzeń ratunkowych¹ jest/nie jest¹ załączony do niniejszego Certyfikatu.
- 3 że został/nie został¹ wydany Certyfikat zwolnienia.

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu, będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(Miejsce wydania certyfikatu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

1 Niepotrzebne skreślić.

5 Dla statków zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2009 r. należy stosować obowiązującą notację podziałową "C.1, C.2 i C.3".

WYKAZ WYPOSAŻENIA BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO (WZÓR P)

WYKAZ WYPOSAŻENIA WYMAGANEGO DO SPEŁNIENIA POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU,
1974, Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI.

1 *Dane statku*

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Liczba pasażerów, na którą wystawiono niniejszy certyfikat

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi do obsługi urządzeń radiowych

2 *Dane o środkach ratunkowych*

1	Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe		
		Lewa burta	Prawa burta
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych	.....	.....
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić	.....	.....
2.2	Liczba częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/21 i Kodeks LSA, sekcja 4.5)	.....	.....
2.3	Liczba samoprostujących się częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/43 ⁶)	.....	.....
2.4	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/21 i Kodeks LSA, sekcja 4.6)	.....	.....
2.5	Inne łodzie ratunkowe		
2.5.1	Liczba	.....	.....
2.5.2	Rodzaj	.....	.....
3	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczonych do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych)	.....	.....
3.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory	.....	.....
4	Liczba łodzi ratowniczych	.....	.....
4.1	Liczba łodzi, które są wliczone do podanej wyżej łącznej liczby łodzi ratunkowych	.....	.....
4.2	Liczba łodzi, które są szybkimi łodziami ratowniczymi	.....	.....
5	Tratwy ratunkowe		
5.1	Tratwy, dla których są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu		
5.1.1	Liczba tratw ratunkowych	.....	.....
5.1.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....	.....
5.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu		
5.2.1	Liczba tratw ratunkowych	.....	.....
5.2.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....	.....

⁶ Zob. poprawki do SOLAS z 1983 r. (MSC.6(48)), mające zastosowanie do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, ale przed 1 lipca 1998 r.

2 *Dane o środkach ratunkowych (ciąg dalszy)*

6	Liczba morskich systemów ewakuacji (MES)	.....
6.1	Liczba tratw ratunkowych przez nie obsługiwanych	.....
6.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....
7	Pływak ratunkowy	
7.1	Liczba pływaków	.....
7.2	Liczba osób, które mogą się na nich opierać	.....
8	Liczba kół ratunkowych	.....
9	Liczba kamizelek ratunkowych (łącznie)	.....
9.1	Liczba kamizelek ratunkowych dla osób dorosłych	.....
9.2	Liczba kamizelek ratunkowych dla dzieci	.....
9.3	Liczba kamizelek ratunkowych dla niemowląt	.....
10	Kombinezony ratunkowe	.....
10.1	Łączna liczba	.....
10.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom dla kamizelek ratunkowych	.....
11	Liczba kombinezonów ochronnych	.....
12	Liczba środków ochrony cieplnej ⁷	.....

3 **Szczegóły dotyczące urządzeń radiowych**

Urządzenie		Stan faktyczny
1	Systemy podstawowe	
1.1	Urządzenie VHF	
1.1.1	Koder DSC	.....
1.1.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.1.3	Radiotelefon	.....
1.2	Urządzenie radiowe MF	
1.2.1	Koder DSC	.....
1.2.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.2.3	Radiotelefon	.....
1.3	Urządzenie radiowe MF/HF	
1.3.1	Koder DSC	.....
1.3.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.3.3	Radiotelefon	.....
1.4	Okrętowa naziemna stacja satelitarna uznanej służby świadczącej łączność satelitarną	.....
2	Dodatkowe środki inicjowania przekazywania alarmów w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg	.....
3	Urządzenia do odbioru morskich informacji bezpieczeństwa (MSI)	.....

⁷ Z wyjątkiem tych wymaganych przez Kodeks LSA, punkty 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 i 5.1.2.2.13.

4	Radiopława EPIRB	.....
5	Aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej	.....
5.1	Przenośne aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej	.....
5.2	Radiotelefon VHF łączności dwukierunkowej zainstalowany w jednostkach ratunkowych	.....
6	Urządzenia lokalizacyjne do poszukiwania i ratowania	.....
6.1	Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej	.....
6.2	Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) umieszczone w jednostce ratunkowej	.....
6.3	Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej.	.....
6.4	Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) umieszczone w jednostce ratunkowej.	.....

4 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawidła IV/15.6 oraz 15.7)

- 4.1 Dublowanie urządzeń
- 4.2 Naprawy na łodzi
- 4.3 Możliwość dokonywania napraw w morzu

5 Wykaz systemów i wyposażenia nawigacyjnego

Urządzenie		Stan faktyczny
1.1	Standardowy kompas magnetyczny ⁸	.....
1.2	Zapasowy kompas magnetyczny ⁸	.....
1.3	Żyrokompas ⁸	.....
1.4	Repetytor kursu żyrokompasu ⁸	.....
1.5	Repetytor namiaru żyrokompasu ⁸	.....
1.6	System kontroli kursu i kierunku ⁸	.....
1.7	Pelorus lub urządzenie do wyznaczania namiarów kompasowych ⁸	.....
1.8	Środki do korygowania kursu i namiarów	.....
1.9	Urządzenie przekazujące informacje o kursie (THD) ⁸	.....
2.1	Mapy nawigacyjne/System map elektronicznych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ¹	.....
2.2	Dodatkowe urządzenie rezerwowe (back-up) dla ECDIS	.....
2.3	Publikacje nawigacyjne	.....
2.4	Dodatkowe urządzenia rezerwowe dla elektronicznych publikacji nawigacyjnych	.....
3.1	Odbiornik dla światowego systemu nawigacji satelitarnej / naziemnego systemu radionawigacyjnego / wielosystemowego okrętowego odbiornika radionawigacyjnego ^{1 8}	.....

1 Niepotrzebne skreślić

8 Alternatywne środki spełnienia tego wymogu są dozwolone zgodnie z prawidłem V/19. W przypadku innych środków, należy je określić.

5 Wykaz systemów i wyposażenia nawigacyjnego (ciąg dalszy)

3.2	Radar pracujący na częstotliwości 9 GHz ⁸	.....
3.3	Drugi radar (3 GHz/9 GHz ¹) ⁸	.....
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) ⁸	.....
3.5	Automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁸	.....
3.6	Drugie automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁸	.....
3.7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA) ⁸	.....
4.1	System automatycznej identyfikacji (AIS)	.....
4.2	System dalekosiężnej identyfikacji i śledzenia (LRIT)	.....
5	Rejestrator danych z podróży (VDR)	.....
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) ⁸	.....
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku do przodu i do tyłu) ⁸	.....
7	Echosonda ⁸	.....
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skoku śruby nastawnej oraz trybu ich pracy ^{1 8}	.....
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu ⁸	.....
9	System odbioru dźwięków ⁸	.....
10	Telefon do awaryjnego stanowiska sterowego ⁸	.....
11	Dzienna lampa sygnałowa ⁸	.....
12	Reflektor radarowy ⁸	.....
13	Międzynarodowy kod sygnałowy	.....
14	Podręcznik IAMSAR, tom III	.....
15	System alarmu wachtowego na mostku (BNWAS)	.....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem

Wydano w
(Miejsce wystawienia wykazu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis należycie upoważnionej osoby wydającej wykaz)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

¹ Niepotrzebne skreślić

⁸ Alternatywne środki spełnienia niniejszych wymagań są dozwolone zgodnie z prawidem V/19. W przypadku innych środków należy je określić.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA WYPOSAŻENIA STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA WYPOSAŻENIA STATKU TOWAROWEGO

Do niniejszego certyfikatu powinien być dołączony Wykaz wyposażenia bezpieczeństwa statku towarowego (Wzór E)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydany na podstawie postanowień
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU z 1974 r.,
z późniejszymi zmianami

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku¹

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Pojemność brutto
Nośność statku (w tonach metrycznych)².....
Długość statku (prawidło III/3.12)
Numer IMO³

Rodzaj statku⁴

masowiec
tankowiec
chemikaliowiec
gazowiec
statek towarowy inny niż wyżej wymienione

Data, kiedy została położona stępka lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy albo data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku
.....

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

- 1 że statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła I/8 Konwencji;
- 2 że przegląd wykazał, iż:
 - 2.1 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego oraz planów ochrony przeciwpożarowej;

1 Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym

2 Tylko dla zbiornikowców olejowych, chemikaliowców i gazowców.

3 Zgodnie ze schematem IMO dotyczącym zasady przyznawania numerów identyfikacyjnych statkom, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).

4 Niepotrzebne skreślić

- 2.2 środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych było zgodne z wymaganiami Konwencji;
- 2.3 statek został wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej, zgodnie z wymaganiami Konwencji;
- 2.4 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków przyjmowania pilotów na pokład oraz publikacji nawigacyjnych;
- 2.5 statek został wyposażony w światła, znaki dzienne, środki do nadawania sygnałów dźwiękowych i sygnałów wzywania pomocy, zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
- 2.6 pod każdym innym względem statek spełnił odpowiednie wymagania Konwencji;
- 2.7 statek został/nie został⁴ zbudowany z zastosowaniem alternatywnych rozwiązań konstrukcyjnych zgodnie z prawidłem(ami) II-2/17 / III/38⁴ Konwencji;
- 2.8 dokument zatwierdzający alternatywne rozwiązania konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej/środków i urządzeń ratunkowych⁴ jest/nie jest⁴ załączony do niniejszego Certyfikatu.
- 3 że statek uprawia żeglugę zgodnie z prawidłem II/26.1.1.15 w granicach rejonu
- 4 że został/nie został⁴ wydany Certyfikat zwolnienia.

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu, będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(Miejsce wydania certyfikatu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

⁴ Niepotrzebne skreślić

⁵ Zob. poprawki do SOLAS z 1983 r. (MSC.6(48)), mające zastosowanie do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, ale przed 1 lipca 1998 r. w przypadku posiadania na pokładzie samoprostującej(ych) się, częściowo zakrytej(ych) łodzi ratunkowej(ych)

WYKAZ WYPOSAŻENIA BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO (WZÓR E)

WYKAZ WYPOSAŻENIA WYMAGANEGO DO
SPEŁNIENIA POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA
MORZU, 1974, Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI.

1 **Dane statku**

Nazwa statku
 Sygnał rozpoznawczy

2 **Dane o środkach ratunkowych**

1 Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe:		Lewa burta	Prawa burta
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych opuszczanych na wodę za pomocą żurawików	.....	.....
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić	.....	.....
2.2	Liczba samoprostujących się częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/43 ⁵)	.....	.....
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.6)	.....	.....
2.4	Liczba łodzi ratunkowych z niezależną instalacją dostarczającą powietrze (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.8)	.....	.....
2.5	Liczba łodzi ratunkowych zabezpieczonych przed ogniem (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.9)	.....	.....
2.6	Inne łodzie ratunkowe		
2.6.1	Liczba	.....	.....
2.6.2	Rodzaj	.....	.....
3	Liczba swobodnie zrzuconych łodzi ratunkowych	.....	.....
3.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić	.....	.....
3.2	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.7)	.....	.....
3.3	Liczba łodzi ratunkowych z niezależną instalacją dostarczającą powietrze (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.8)	.....	.....
3.4	Liczba łodzi ratunkowych zabezpieczonych przed ogniem (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.9)	.....	.....
4	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczona w całkowitą liczbę łodzi ratunkowych wykazanych w punktach 2 i 3 powyżej)	.....	.....
4.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory	.....	.....
5	Liczba łodzi ratowniczych	.....	.....
5.1	Liczba łodzi, które są uwzględnione w łącznej liczbie łodzi ratunkowych wykazanych w punktach 2 i 3 powyżej	.....	.....

5 Zob. poprawki do SOLAS z 1983 r. (MSC.6(48)), mające zastosowanie do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, ale przed 1 lipca 1998 r.

2 **Dane o środkach ratunkowych (ciąg dalszy)**

6	Tratwy ratunkowe	
6.1	Tratwy, dla których są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
6.1.1	Liczba tratw ratunkowych	.....
6.1.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....
6.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
6.2.1	Liczba tratw ratunkowych	.....
6.2.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....
6.3	Liczba tratw ratunkowych wymaganych prawidem III/31.1.4	.....
7	Liczba kół ratunkowych	.....
8	Liczba kamizelek ratunkowych	.....
9	Kombinezony ratunkowe	
9.1	Łączna liczba	.....
9.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom dla kamizelek ratunkowych	.....
10	Liczba kombinezonów ochronnych	.....

3 Wykaz systemów i wyposażenia nawigacyjnego

Urządzenie		Stan faktyczny
1.1	Standardowy kompas magnetyczny ⁶	.....
1.2	Zapasowy kompas magnetyczny ⁶	.....
1.3	Żyrokompas ⁶	.....
1.4	Repetytor kursu żyrokompasu ⁶	.....
1.5	Repetytor namiaru żyrokompasu ⁶	.....
1.6	System kontroli kursu i kierunku ⁶	.....
1.7	Pelorus lub urządzenie do wyznaczania namiarów kompasowych ⁶	.....
1.8	Środki do korygowania kursu i namiarów	.....
1.9	Urządzenie przekazujące informacje o kursie (THD) ⁶	.....
2.1	Mapy nawigacyjne/System map elektronicznych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ⁴	.....
2.2	Dodatkowe urządzenie rezerwowe (back-up) dla ECDIS	.....
2.3	Publikacje nawigacyjne	.....
2.4	Dodatkowe urządzenia rezerwowe dla elektronicznych publikacji nawigacyjnych	.....
3.1	Odbiornik dla światowego systemu nawigacji satelitarnej / naziemnego systemu radionawigacyjnego / wielosystemowego okrętowego odbiornika radionawigacyjnego ^{4 6}	.....

4 Niepotrzebne skreślić

6 Alternatywne środki spełnienia niniejszych wymagań są dozwolone zgodnie z prawidem V/19. W przypadku innych środków należy je określić.

3.2	Radar pracujący na częstotliwości 9 GHz	.....
3.3	Drugi radar (3 GHz/9 GHz) ⁶	.....
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) ⁶	.....
3.5	Automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁶	.....
3.6	Drugie automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁶	.....
3.7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA) ⁶	.....
4.1	System automatycznej identyfikacji (AIS)	.....
4.2	System dalekosiężnej identyfikacji i śledzenia (LRIT)	.....
5.1	Rejestrator danych z podróży (VDR) ⁴	.....
5.2	Uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) ⁴	.....
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) ⁶	.....
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku do przodu i do tyłu) ⁶	.....
7	Echosonda ⁶	.....
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skoku śruby nastawnej oraz trybu ich pracy ^{4 6}	.....
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu ⁶	.....
9	System odbioru dźwięków ⁶	.....
10	Telefon do awaryjnego stanowiska sterowego ⁶	.....
11	Dzienna lampa sygnałowa ⁶	.....
12	Reflektor radarowy	.....
13	Międzynarodowy kod sygnałowy	.....
14	Podręcznik IAMSAR, tom III	.....
15	System alarmu wachtowego na mostku (BNWAS)	.....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem

Wydano w
(Miejsce wystawienia wykazu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis należycie upoważnionej osoby wydającej wykaz)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

4 Niepotrzebne skreślić

6 Alternatywne środki spełnienia niniejszych wymagań są dozwolone zgodnie z prawidem V/19. W przypadku innych środków, należy je określić.

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA RADIOWEGO STATKU TOWAROWEGO

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA RADIOWEGO STATKU TOWAROWEGO

Do niniejszego certyfikatu powinien być dołączony Wykaz
wyposażenia bezpieczeństwa radiowego statku towarowego
(Wzór R)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydany na podstawie postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA
NA MORZU, 1974, Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku¹

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Pojemność brutto
Obszary morza, na których statek jest uprawniony do żeglugi (prawidło IV/2)²
Numer IMO³
Data, kiedy została położona stępka lub kiedy statek był w podobnym stadium budowy albo data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub modyfikacją statku

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

- 1 że statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła I/9 Konwencji;
- 2 że przegląd wykazał, iż:
 - 2.1 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;
 - 2.2 działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
- 3 że został/nie został⁴ wydany Certyfikat zwolnienia.

1 Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym

2 W przypadku statku certyfikowanego do działania na obszarze morza A3 należy podać w nawiasie uznaną służbę łączności satelitarnej.

3 Zgodnie ze schematem IMO dotyczącym zasady przyznawania numerów identyfikacyjnych statkom, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).

4 Niepotrzebne skreślić

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu, będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu..... (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(Miejsce wydania certyfikatu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

WYKAZ WYPOSAŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RADIOWEGO STATKU TOWAROWEGO (Wzór R)

WYKAZ WYPOSAŻENIA WYMAGANEGO DO SPEŁNIENIA POSTANOWIEŃ
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974,
Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI.

1 *Dane statku*

Nazwa statku
 Sygnał rozpoznawczy
 Minimalna liczba osób posiadających wymagane kwalifikacje do obsługi urządzeń radiowych

2 *Dane o urządzeniach radiowych*

Urządzenie	Stan faktyczny
1 Systemy podstawowe	
1.1 Urządzenie VHF	
1.1.1 Koder DSC
1.1.2 Odbiornik nasłuchowy DSC
1.1.3 Radiotelefony
1.2 Urządzenie MF	
1.2.1 Koder DSC
1.2.2 Odbiornik nasłuchowy DSC
1.2.3 Radiotelefony
1.3 Urządzenie radiowe MF/HF	
1.3.1 Koder DSC
1.3.2 Odbiornik nasłuchowy DSC
1.3.3 Radiotelefony
1.4 Okrętowa naziemna stacja satelitarna uznanej służby świadczącej łączność satelitarną
2 Dodatkowe środki inicjowania przekazywania alarmów w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg
3 Urządzenia do odbioru morskich informacji bezpieczeństwa (MSI)
4 Radiopława EPIRB
5 Aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej	
5.1 Przenośne aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej
5.2 Radiotelefon VHF łączności dwukierunkowej zainstalowany w jednostkach ratunkowych
6 Urządzenia lokalizacyjne do poszukiwania i ratowania	
6.1 Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej
6.2 Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) umieszczone w jednostce ratunkowej
6.3 Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej.

6.4	Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) umieszczone w jednostce ratunkowej.
-----	--	-------

3 Metody stosowane dla zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawidła IV/15.6 oraz 15.7)

3.1 Dublowanie urządzeń

3.2 Naprawy na lądzie

3.3 Możliwość dokonywania napraw w morzu

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem

Wydano w

(Miejsce wystawienia wykazu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis należycie upoważnionej osoby wydającej wykaz)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

**WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO Z
NAPĘDEM JĄDROWYM**

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU PASAŻERSKIEGO Z NAPĘDEM JĄDROWYM

Do niniejszego certyfikatu powinien być dołączony Wykaz wyposażenia bezpieczeństwa statku pasażerskiego (Wzór P)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Na podróż/krótką podróż¹ międzynarodową

Wydany na podstawie postanowień
MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974,
Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez _____

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku²

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Pojemność brutto
Obszary morza, dla których wystawiono niniejszy certyfikat (prawidło IV/2)
Numer IMO⁴

Data budowy:

Data podpisania umowy na budowę
Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy
Data przekazania statku
Data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub znaczną modyfikacją statku (jeśli dotyczy)

Należy podać wszystkie mające zastosowanie daty.

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

- 1 Że statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła VIII/9 Konwencji;
- 2 Że statek, będący statkiem z napędem jądrowym, spełnia wszystkie wymagania rozdziału VIII Konwencji i jest zgodny z Instrukcją oceny bezpieczeństwa zatwierdzoną dla tego statku, oraz że:
 - 2.1 statek spełnia wymagania prawideł Konwencji w zakresie:

1 Niepotrzebne skreślić

2 Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym

3 W przypadku statku certyfikowanego do działania na obszarze morza A3 należy podać w nawiasie uznaną służbę łączności satelitarnej.

4 Zgodnie ze schematem IMO dotyczącym zasady przyznawania numerów identyfikacyjnych statkom, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).

- .1 konstrukcji, głównych i pomocniczych urządzeń maszynowych, kotłów i innych zbiorników ciśnieniowych, łącznie z nuklearnym urządzeniem napędowym i konstrukcją chroniącą przed kolizją;
- .2 wodoszczelnego podziału grodziowego i jego elementów;
- .3 następujących podziałowych wodnic ładunkowych:

Podziałowe wodnice ładunkowe wyznaczone i cechowane na burtach w środku długości statku (prawidło II-1/18) ⁵	Wolna burta	Stosuje się, gdy przestrzenie, w których przewożeni są pasażerowie, obejmują następujące przestrzenie alternatywne
P1
P2
P3

- 2.2 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej, instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego oraz planów ochrony przeciwpożarowej;
- 2.3 statek spełnił wymagania prawideł Konwencji w zakresie systemów i urządzeń chroniących przed promieniowaniem;
- 2.4 środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych było zgodne z wymaganiami Konwencji;
- 2.5 statek został wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej, zgodnie z wymaganiami Konwencji;
- 2.6 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;
- 2.7 ilość oraz działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
- 2.8 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków przyjmowania pilotów na pokład oraz publikacji nawigacyjnych;
- 2.9 statek został wyposażony w światła, znaki dzienne, środki do nadawania sygnałów dźwiękowych i sygnałów wzywania pomocy, zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
- 2.10 pod każdym innym względem statek spełnił odpowiednie wymagania Konwencji;
- 2.11 statek został / nie został¹ zbudowany z zastosowaniem alternatywnych rozwiązań konstrukcyjnych zgodnie z prawidłem(ami) II-1/55 / II-2/17 / III/38¹ Konwencji;
- 2.12 dokument zatwierdzający alternatywne rozwiązania konstrukcyjne instalacji maszynowych i elektrycznych/ochrony przeciwpożarowej/środków i urządzeń ratunkowych¹ jest/nie jest¹ załączony do niniejszego Certyfikatu.

1 Niepotrzebne skreślić

5 Dla statków zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2009 r. należy stosować obowiązującą notację podziałową "C.1, C.2 i C.3".

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu, będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(Miejsce wydania certyfikatu)

(Data wydania)

(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

WZÓR CERTYFIKATU BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO Z NAPĘDEM JĄDROWYM

CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO Z NAPĘDEM JĄDROWYM

Do niniejszego certyfikatu powinien być dołączony Wykaz wyposażenia bezpieczeństwa statku towarowego (Wzór C)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydany na podstawie postanowień

MIĘDZYNARODOWEJ KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974,
Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI

w imieniu Rządu

(nazwa państwa)

przez

(upoważniona osoba lub organizacja)

Dane statku¹

Nazwa statku
Sygnał rozpoznawczy
Port macierzysty
Pojemność brutto
Nośność statku (w tonach metrycznych)²
Długość statku (prawidło III/3.12)
Obszary morza, dla których wystawiono niniejszy certyfikat (prawidło IV/2)
Numer IMO⁴

Rodzaj statku⁵

masowiec
zbiornikowiec olejowy
chemikaliowiec
gazowiec
statek towarowy inny niż wyżej wymienione

Data budowy:

Data podpisania umowy na budowę
Data położenia stępki lub podobnego stadium budowy
Data przekazania statku
Data rozpoczęcia prac nad znaczną przebudową, zmianami konstrukcyjnymi lub znaczną modyfikacją statku (jeśli dotyczy)

Należy podać wszystkie mające zastosowanie daty.

-
- 1 Alternatywnie, dane statku mogą być umieszczone w tabelce w układzie poziomym
- 2 Tylko dla zbiornikowców, chemikaliowców i gazowców.
- 3 W przypadku statku certyfikowanego do działania na obszarze morza A3 należy podać w nawiasie uznaną służbę łączności satelitarnej.
- 4 Zgodnie ze schematem IMO dotyczącym zasady przyznawania numerów identyfikacyjnych statkom, przyjętym przez Organizację rezolucją A.1117(30).
- 5 Niepotrzebne skreślić

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ:

- 1 że statek został poddany przeglądowi zgodnie z wymaganiami prawidła VIII/9 Konwencji;
- 2 Że statek, będący statkiem z napędem jądrowym, spełnia wszystkie wymagania rozdziału VIII Konwencji i jest zgodny z Instrukcją oceny bezpieczeństwa zatwierdzoną dla tego statku, oraz że:
 - 2.1 stan konstrukcji kadłuba, urządzeń maszynowych i wyposażenia zdefiniowanego w prawidło I/10 (mającego zastosowanie w celu spełnienia prawidła VIII/9) łącznie z nuklearnym urządzeniem napędowym i konstrukcją chroniącą przed kolizją, jest zadowalający i statek spełnia odpowiednie wymagania rozdziału II-1 i rozdziału II-2 Konwencji (inne niż te dotyczące instalacji i urządzeń bezpieczeństwa pożarowego i planów ochrony przeciwpożarowej);
 - 2.2 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące instalacji i sprzętu bezpieczeństwa pożarowego oraz planów ochrony przeciwpożarowej;
 - 2.3 środki ratunkowe oraz wyposażenie łodzi ratunkowych, tratw ratunkowych i łodzi ratowniczych było zgodne z wymaganiami Konwencji;
 - 2.4 statek został wyposażony w wyrzutnię linki ratunkowej, zgodnie z wymaganiami Konwencji;
 - 2.5 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń radiowych;
 - 2.6 ilość oraz działanie urządzeń radiowych używanych w środkach ratunkowych odpowiadało wymaganiom Konwencji;
 - 2.7 statek spełnił wymagania Konwencji dotyczące urządzeń nawigacyjnych, środków przyjmowania pilotów na pokład oraz publikacji nawigacyjnych;
 - 2.8 statek został wyposażony w światła, znaki dzienne, środki do nadawania sygnałów dźwiękowych i sygnałów wzywania pomocy, zgodnie z wymaganiami Konwencji i obowiązujących Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu;
 - 2.9 pod każdym innym względem statek spełnił odpowiednie wymagania przepisów, o ile te wymagania mają do niego zastosowanie;
 - 2.10 statek został / nie został⁵ zbudowany z zastosowaniem alternatywnych rozwiązań konstrukcyjnych zgodnie z prawidłem(ami) II-1/55 / II-2/17 / III/38⁵ Konwencji;
 - 2.11 dokument zatwierdzający alternatywne rozwiązania konstrukcyjne instalacji maszynowych i elektrycznych/ochrony przeciwpożarowej/środków i urządzeń ratunkowych⁵ jest/nie jest⁵ załączony do niniejszego Certyfikatu.

Niniejszy certyfikat jest ważny do

Data zakończenia przeglądu, będącego podstawą wydania niniejszego certyfikatu (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(Miejsce wydania certyfikatu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis osoby upoważnionej wydającej certyfikat)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

⁵ Niepotrzebne skreślić

WYKAZ WYPOSAŻENIA BEZPIECZEŃSTWA STATKU TOWAROWEGO (WZÓR C)

WYKAZ WYPOSAŻENIA WYMAGANEGO DO SPEŁNIENIA POSTANOWIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ
KONWENCJI O BEZPIECZEŃSTWIE ŻYCIA NA MORZU, 1974,
Z PÓŹNIEJSZYMI ZMIANAMI

1 *Dane statku*

Nazwa statku

Sygnal rozpoznawczy

Minimalna liczba osób z kwalifikacjami wymaganymi do obsługi urządzeń radiowych

2 *Dane o urządzeniach ratunkowych*

1 Łączna liczba osób, dla których są przewidziane środki ratunkowe:		Lewa burta	Prawa burta
2	Łączna liczba łodzi ratunkowych opuszczanych na wodę za pomocą żurawików	.....	.....
2.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić	.....	.....
2.2	Liczba samoprostujących się częściowo zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/43 ⁶)	.....	.....
2.3	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.6)	.....	.....
2.4	Liczba łodzi ratunkowych z niezależną instalacją dostarczającą powietrze (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.8)	.....	.....
2.5	Liczba łodzi ratunkowych zabezpieczonych przed ogniem (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.9)	.....	.....
2.6	Inne łodzie ratunkowe		
2.6.1	Liczba	.....	.....
2.6.2	Rodzaj	.....	.....
3	Liczba swobodnie zrzucanych łodzi ratunkowych	.....	.....
3.1	Łączna liczba osób, które można w nich pomieścić	.....	.....
3.2	Liczba całkowicie zakrytych łodzi ratunkowych (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.7)	.....	.....
3.3	Liczba łodzi ratunkowych z niezależną instalacją dostarczającą powietrze (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.8)	.....	.....
3.4	Liczba łodzi ratunkowych zabezpieczonych przed ogniem (prawidło III/31 i Kodeks LSA, sekcja 4.9)	.....	.....
4	Liczba motorowych łodzi ratunkowych (wliczona w całkowitą liczbę łodzi ratunkowych wykazanych w punktach 2 i 3 powyżej)	.....	.....
4.1	Liczba łodzi ratunkowych wyposażonych w reflektory	.....	.....

⁶ Zob. poprawki do SOLAS z 1983 r. (MSC.6(48)), mające zastosowanie do statków zbudowanych w dniu 1 lipca 1986 r. lub po tej dacie, ale przed 1 lipca 1998 r.

2 Dane o urządzeniach ratunkowych (ciąg dalszy)

5	Liczba łodzi ratowniczych	.....
5.1	Liczba łodzi, które są uwzględnione w łącznej liczbie łodzi ratunkowych wykazanych w punktach 2 i 3 powyżej	.....
6	Tratwy ratunkowe	
6.1	Tratwy, dla których są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
6.1.1	Liczba tratw ratunkowych	.....
6.1.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....
6.2	Tratwy, dla których nie są wymagane urządzenia do opuszczania na wodę uznanego typu	
6.2.1	Liczba tratw ratunkowych	.....
6.2.2	Liczba osób, które można na nich pomieścić	.....
6.3	Liczba tratw ratunkowych wymaganych prawidem III/31.1.4	.....
7	Liczba kół ratunkowych	.....
8	Liczba kamizelek ratunkowych	.....
9	Kombinezony ratunkowe	
9.1	Łączna liczba	.....
9.2	Liczba kombinezonów odpowiadających wymaganiom dla kamizelek ratunkowych	.....
10	Liczba kombinezonów ochronnych	.....

3 Dane o urządzeniach radiowych

Urządzenie		Stan faktyczny
1	Systemy podstawowe	
1.1	Urządzenie VHF	
1.1.1	Koder DSC	.....
1.1.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.1.3	Radiotelefon	.....
1.2	Urządzenie MF	
1.2.1	Koder DSC	.....
1.2.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.2.3	Radiotelefon	.....
1.3	Urządzenie radiowe MF/HF	
1.3.1	Koder DSC	.....
1.3.2	Odbiornik nasłuchowy DSC	.....
1.3.3	Radiotelefon	.....
1.4	Okrętowa naziemna stacja satelitarna uznanej służby świadczącej łączność satelitarną	.....
2	Dodatkowe środki inicjowania przekazywania alarmów w niebezpieczeństwie ze statku na brzeg	.....

3 **Dane o urządzeniach radiowych (ciąg dalszy)**

3	Urządzenia do odbioru morskich informacji bezpieczeństwa (MSI)	.....
4	Radiopława EPIRB	.....
5	Aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej	.....
5.1	Przenośne aparaty radiotelefoniczne VHF łączności dwukierunkowej	.....
5.2	Radiotelefon VHF łączności dwukierunkowej zainstalowany w jednostkach ratunkowych	.....
6	Urządzenia lokalizacyjne do poszukiwania i ratowania	.....
6.1	Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej	.....
6.2	Radarowe transpondery poszukiwawczo-ratownicze (transpondery SART) umieszczone w jednostce ratunkowej	.....
6.3	Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) przygotowane do szybkiego umieszczenia w jednostce ratunkowej.	.....
6.4	Transpondery radarowe AIS (AIS-SART) umieszczone w jednostce ratunkowej.	.....

4 Metody stosowane do zapewnienia gotowości operacyjnej urządzeń radiowych (prawidła IV/15.6 oraz 15.7)

- 4.1 Dublowanie urządzeń
- 4.2 Naprawa na lądzie
- 4.3 Możliwość dokonywania napraw w morzu

5 **Wykaz systemów i wyposażenia nawigacyjnego**

	Urządzenie	Stan faktyczny
1.1	Standardowy kompas magnetyczny ⁷	.....
1.2	Zapasowy kompas magnetyczny ⁷	.....
1.3	Żyrokompas ⁷	.....
1.4	Repetytor kursu żyrokompasu ⁷	.....
1.5	Repetytor namiaru żyrokompasu ⁷	.....
1.6	System kontroli kursu i kierunku ⁷	.....
1.7	Pelorus lub urządzenie do wyznaczania namiarów kompasowych ⁷	.....
1.8	Środki do korygowania kursu i namiarów	.....
1.9	Urządzenie przekazujące informacje o kursie (THD) ⁷	.....
2.1	Mapy nawigacyjne/System map elektronicznych i informacji nawigacyjnej (ECDIS) ⁵	.....
2.2	Dodatkowe urządzenie rezerwowe (back-up) dla ECDIS	.....
2.3	Publikacje nawigacyjne	.....
2.4	Dodatkowe urządzenia rezerwowe dla elektronicznych publikacji nawigacyjnych	.....

5 Niepotrzebne skreślić

7 Alternatywne środki spełnienia niniejszych wymagań są dozwolone zgodnie z prawidłem V/19. W przypadku innych środków należy je określić.

5 **Wykaz systemów i wyposażenia nawigacyjnego (ciąg dalszy)**

3.1	Odbiornik dla światowego systemu nawigacji satelitarnej / naziemnego systemu radionawigacyjnego / wielosystemowego okrętowego odbiornika radionawigacyjnego ^{5 7}	.....
3.2	Radar pracujący na częstotliwości 9 GHz ⁷	.....
3.3	Drugi radar (3 GHz/9 GHz ⁵) ⁷	.....
3.4	Urządzenie do automatycznego prowadzenia nakresów radarowych (ARPA) ⁷	.....
3.5	Automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁷	.....
3.6	Drugie automatyczne urządzenie śledzenia ech radarowych (ATA) ⁷	.....
3.7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA) ⁷	.....
4.1	System automatycznej identyfikacji (AIS)	.....
4.2	System dalekosiężnej identyfikacji i śledzenia (LRIT)	.....
5.1	Rejestrator danych z podróży (VDR) ⁵	.....
5.2	Uproszczony rejestrator danych z podróży (S-VDR) ⁵	.....
6.1	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (względem wody) ⁷	.....
6.2	Urządzenie do pomiaru prędkości i przebytej drogi (nad dnem w kierunku do przodu i do tyłu) ⁷	.....
7	Echosonda ⁷	.....
8.1	Wskaźniki steru, obrotów śruby, steru strumieniowego, skoku śruby nastawnej oraz trybu ich pracy ^{5 7}	.....
8.2	Wskaźnik prędkości zwrotu ⁷	.....
9	System odbioru dźwięków ⁷	.....
10	Telefon do awaryjnego stanowiska sterowego ⁷	.....
11	Dzienna lampa sygnałowa ⁷	.....
12	Reflektor radarowy ⁷	.....
13	Międzynarodowy kod sygnałowy	.....
14	Podręcznik IAMSAR, tom III	.....
15	System alarmu wachtowego na mostku (BNWAS)	.....

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, że powyższy wykaz jest prawidłowy pod każdym względem

Wydano w

(Miejsce wystawienia wykazu)

.....
(Data wydania)

.....
(Podpis należycie upoważnionej osoby wydającej wykaz)

(Pieczęć lub stempel organu wydającego, odpowiednio)

5 Niepotrzebne skreślić

7 Alternatywne środki spełnienia niniejszych wymagań są dozwolone zgodnie z prawidem V/19. W przypadku innych środków należy je określić.

POŚWIADCZONA ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM KOPIA tekstu poprawek do Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, 1974, przyjętych w dniu 28 kwietnia 2022 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na jego 105 sesji, zgodnie z artykułem VIII(b)(iv) Konwencji, i określonych w aneksie do rezolucji MSC.496(105), której oryginalny tekst został zdeponowany u Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Z upoważnienia Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej:

Londyn
2 czerwca 2023 r.

ZA ZGODNOŚĆ TŁUMACZENIA Z ORYGINAŁEM
Paweł Krężel
Zastępca Dyrektora
Departament Gospodarki Morskiej
Ministerstwo Infrastruktury