



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 9 lutego 2026 r.

Poz. 142

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 13 stycznia 2026 r.

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

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2021 r. poz. 1840), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2025 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 391).

2. Podany w załączniku do niniejszego obwieszczenia tekst jednolity rozporządzenia nie obejmuje odnośnika nr 2 oraz § 2 i § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 391), które stanowią:

„²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/946 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania tej dyrektywy do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 1).”

„§ 2. Statki podlegają dostosowaniu do przepisów niniejszego rozporządzenia w zakresie wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe, urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.”.

Minister Infrastruktury: *wz. A. Marchewka*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 13 stycznia 2026 r. (Dz. U. poz. 142)

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 9 grudnia 2014 r.

w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie²⁾

Na podstawie art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

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

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

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

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) Konwencja SOLAS – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 1a)³⁾ Konwencja SOLAS 90 – Konwencję SOLAS w wersji zmienionej rezolucją MSC.117(74) przyjętą podczas 74. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 6 czerwca 2001 r.;
- 1b)³⁾ Konwencja SOLAS 2009 – Konwencję SOLAS w wersji zmienionej rezolucją MSC.216(82) przyjętą podczas 82. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 8 grudnia 2006 r.;
- 1c)³⁾ Konwencja SOLAS 2020 – Konwencję SOLAS w wersji zmienionej rezolucją MSC.421(98) przyjętą podczas 98. sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniu 15 czerwca 2017 r.;
- 2) Konwencja o liniach ładunkowych – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. b ustawy;
- 3) Konwencja o zapobieganiu zderzeniom – konwencję, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy;

¹⁾ Na dzień ogłoszenia obwieszczenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej działem administracji rządowej – gospodarka morska kieruje Minister Infrastruktury, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

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

³⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2025 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 391), które weszło w życie z dniem 11 kwietnia 2025 r.

- 4) Kodeks HSC – Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, określony w prawidle 1 rozdziału X Konwencji SOLAS⁴⁾;
- 5) Kodeks FSS – Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego, określony w prawidle 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS⁵⁾;
- 6) Kodeks LSA – Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych, określony w prawidle 3 rozdziału III Konwencji SOLAS⁶⁾;
- 7) Kodeks IMDG – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, określony w prawidle 1 rozdziału VII Konwencji SOLAS⁷⁾;
- 8) Kodeks IMSBC – Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, określony w prawidle 1-1 rozdziału VI Konwencji SOLAS⁸⁾;
- 9) żegluga międzynarodowa – żeglugę poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem żeglugi uprawianej przez statki pasażerskie odbywające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa;
- 10) żegluga krajowa – żeglugę na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) żegluga przybrzeżna – żeglugę w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 12) żegluga osłonięta – żeglugę na Zalewie Szczecińskim, Zalewie Wiślanym, w Zatoce Puckiej oraz części Zatoki Gdańskiej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej;
- 13) żegluga portowa – żeglugę w granicach portów, a także na akwenie od północnej granicy portu Szczecin do linii równoleżnika przechodzącego przez Bramę Torową nr 4, na Kanale Piastowskim, Zalewie Kamieńskim i w cieśninie Dziwnie do pławy W2;
- 14) osoba o ograniczonych możliwościach poruszania się – każdego, kto ma szczególną trudność w korzystaniu z transportu publicznego, w tym osoby w podeszłym wieku, osoby niepełnosprawne, osoby z zaburzeniami narządów zmysłów, osoby na wózkach inwalidzkich, kobiety ciężarne oraz osoby z małymi dziećmi;
- 15) szybki statek pasażerski – statek określony w prawidle 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, przewożący więcej niż 12 pasażerów, przy czym szybkim statkiem pasażerskim nie jest uprawiający pasażerską żeglugę krajową statek pasażerski klasy B, C lub D, którego wyporność na projektowej wodnicy pływania jest mniejsza od 500 m³, a maksymalna prędkość jest mniejsza niż 20 węzłów;
- 16) nowy statek pasażerski w żegludze krajowej – statek, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy nie wcześniej niż w dniu 1 lipca 1998 r., przy czym za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
 - a) rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo 1 % przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 17)⁹⁾ nowy statek pasażerski typu ro-ro – statek pasażerski typu ro-ro, który nie jest istniejącym statkiem pasażerskim typu ro-ro;
- 18) istniejący statek pasażerski w żegludze krajowej – statek pasażerski w żegludze krajowej, który nie jest nowym statkiem pasażerskim w żegludze krajowej;
- 18a) (uchylony);¹⁰⁾

⁴⁾ Rezolucja IMO MSC.97(73) Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich, 2000 (Kodeks HSC 2000) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

⁵⁾ Rezolucja IMO MSC.98(73) Międzynarodowy kodeks systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 1).

⁶⁾ Rezolucja IMO MSC.48(66) Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (Kodeks LSA) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

⁷⁾ Rezolucja IMO MSC.328(90) Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (Kodeks IMDG) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

⁸⁾ Rezolucja IMO MSC.268(85) Międzynarodowy morski kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁰⁾ Przez § 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

- 18b) materiał równoważny – stop aluminium lub jakiegokolwiek inny materiał niepalny, który sam lub dzięki użytej izolacji w końcowym etapie standardowej próby ogniowej wykazuje właściwości strukturalne i odporność równoważne właściwościom stali, przy czym przez standardową próbę ogniową rozumie się badanie, w którym próbki odpowiednich grodzi lub pokładów są poddawane w piecu badawczym działaniu temperatur odpowiadających w przybliżeniu krzywej przyrostu temperatury w czasie zgodnie z metodą badania określoną w Międzynarodowym kodeksie stosowania procedur prób ogniowych, 2010, o którym mowa w prawie 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS¹¹⁾;
- 18c) minimalna wysokość dziobu – minimalną wysokość dziobu określoną w prawie 39 Konwencji o liniach ładunkowych;
- 18d) istotne naprawy, zmiany i modyfikacje – jedno z następujących działań:
- a) każdą zmianę znacznie zmieniającą wymiary statku, taką jak przedłużenie poprzez wstawienie elementu śródkęcia,
 - b) każdą zmianę znacznie zmieniającą możliwość przewożenia pasażerów na statku, taką jak przebudowa pokładu przeznaczonego dla pojazdów na pomieszczenie dla pasażerów,
 - c) każdą zmianę znacznie wydłużającą okres eksploatacji statku, taką jak odnowienie pomieszczeń dla pasażerów na całym jednym pokładzie,
 - d) każdą przebudowę jakiegokolwiek rodzaju statku na statek pasażerski;
- 19)¹²⁾ istniejący statek pasażerski typu ro-ro – statek pasażerski typu ro-ro, którego stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy przed dniem 5 grudnia 2024 r., przy czym za podobny etap budowy uważa się etap, w którym:
- a) rozpoczęła się budowa identyfikowana z konkretnym statkiem oraz
 - b) rozpoczął się montaż przynajmniej 50 ton albo 1 % przybliżonej masy materiałów konstrukcyjnych – w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
- 20) wiek statku – wiek statku w latach, liczony od daty jego przekazania armatorowi po ukończeniu budowy;
- 21) pełny pokład – pokład zamknięty, wystawiony na działanie warunków pogodowych, posiadający zamontowane na stałe zamknięcia wszystkich otworów w części wystawionej na działanie tych warunków i poniżej którego wszystkie otwory w burtach są wyposażone w zamontowane na stałe zamknięcia, odporne co najmniej na działanie tych warunków; pełny pokład może być pokładem wodoszczelnym lub mieć konstrukcję równoważną, polegającą na tym, że pokład niewodoszczelny jest w całości osłonięty odporną na działanie warunków pogodowych konstrukcją o odpowiedniej wytrzymałości, a także jest wyposażony w zamontowany na stałe system zamknięć odpornych na działanie tych warunków;
- 22) uszkodzony pokład ro-ro – uszkodzony przedział ładunkowy typu ro-ro lub specjalny przedział ładunkowy, o którym mowa w prawie 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS;
- 23) wolna burta po uszkodzeniu – najmniejszą odległość między uszkodzonym pokładem ro-ro a wodnicą pływania w miejscu uszkodzenia, ustaloną po awarii, bez uwzględnienia skutków oddziaływania wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro;
- 24)¹³⁾ personel przemysłowy – osoby w rozumieniu definicji personelu przemysłowego zawartej w prawie 1 rozdziału XV Konwencji SOLAS.

Rozdział 2

Warunki w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi

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

- 1) wyposażenia w środki i urządzenia ratunkowe;
- 2) obsady łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw ratunkowych;

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

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

¹³⁾ Dodany przez § 1 pkt 1 lit. e rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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

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

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

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

- 1) statkach pasażerskich w żegludze krajowej:
 - a) o długości poniżej 24 m,
 - b) bez napędu mechanicznego,
 - c) zbudowanych z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne,
 - d) uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
 - e)¹⁴⁾ przewożących personel przemysłowy,
 - f) szybkich uprawiających wyłącznie żeglugę portową,
- 2) statkach towarowych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek,
- 3) statkach rybackich o długości poniżej 24 m,
- 4) statkach specjalistycznych o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek i statkach służby państwowej specjalnego przeznaczenia,
- 5) statkach towarowych i specjalistycznych o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiających żeglugę krajową

– określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

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

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

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

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

¹⁴⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 2 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Na statkach przewożących ładunki inne niż stałe i płynne ładunki masowe powinna znajdować się instrukcja mocowania ładunku opracowana zgodnie z Kodeksem bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunku¹⁵⁾, o którym mowa w prawie 5 rozdziału VI Konwencji SOLAS.

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

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

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

¹⁵⁾ Rezolucja IMO A.714(17) Kodeks bezpiecznego postępowania przy rozmieszczaniu i mocowaniu ładunku (Kodeks CSS) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 71).

§ 13. 1. Na statku obowiązują następujące alarmy:

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

2. Ustala się następujące sygnały alarmów:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sprzęt pożarniczy jest:

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

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

§ 19. 1. Dla statków:

- 1) nowo wybudowanych lub przebudowanych oraz istniejących, podlegających Konwencji SOLAS,
- 2) pasażerskich, zbiornikowców, chemikaliowców i gazowców, niezależnie od ich pojemności i rodzaju uprawianej żeglugi,
- 3) niepodlegających Konwencji SOLAS z napędem własnym o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej,
- 4) nowo wybudowanych, przebudowanych i po remoncie, udających się w podróż próbną z personelem nienależącym do załogi statku o liczebności powyżej 12 osób

– opracowuje się plan ochrony przeciwpożarowej.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej:

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

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

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

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

§ 21. Szczególne wymagania dotyczące ochrony przeciwpożarowej:

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

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

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

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

Rozdział 3

Szczególne wymagania dotyczące statków pasażerskich w żegludze krajowej

§ 23. 1. Przepisy rozdziału stosuje się do:

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

2. Przepisów rozdziału nie stosuje się do:

- 1) statków pasażerskich, które są:
 - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami o napędzie żaglowym, w tym wyposażonymi w napęd mechaniczny do celów pomocniczych i do stosowania w sytuacjach awaryjnych,
 - c) statkami bez napędu mechanicznego,
 - d) statkami zbudowanymi z materiałów innych niż stal lub materiały równoważne i w stosunku do których nie stosuje się wymagań dotyczących szybkich statków pasażerskich, określonych w Kodeksie HSC, lub dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej¹⁶⁾,
 - e) statkami drewnianymi o prostej konstrukcji,
 - f) oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed 1965 r. lub replikami tych statków, w przeważającej części zbudowanymi z materiałów oryginalnych, w tym również statkami przeznaczonymi do wspierania i propagowania tradycyjnych umiejętności i sztuki żeglarskiej, które służą też jako żywe pomniki użytkowane zgodnie z tradycyjnymi zasadami sztuki żeglarskiej i techniki,
 - g) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową,
 - h)¹⁷⁾ statkami przewożącymi personel przemysłowy, lub
 - i) łodziami typu tender, przewożonymi na statku i używanymi do przewozu więcej niż 12 pasażerów z zakotwiczonego statku pasażerskiego na ląd i z powrotem;
- 2) szybkich statków pasażerskich, które są:
 - a) okrętami wojennymi lub przeznaczonymi do transportu oddziałów wojska,
 - b) statkami uprawiającymi wyłącznie żeglugę portową, lub
 - c)¹⁸⁾ statkami przewożącymi personel przemysłowy.

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

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

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

¹⁶⁾ Rezolucja IMO A.373(X) Kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (Kodeks DSC) (Dz. Urz. MTBiGM z 2012 r. poz. 74).

¹⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

¹⁸⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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

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

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

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

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

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

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

§ 27. 1. Istniejące statki pasażerskie:

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

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

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

4. (uchylony).

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

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

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

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

- 1) konstrukcję i wyposażenie statku umożliwiające osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się łatwe i bezpieczne wejście na statek i zejście z niego oraz swobodny dostęp do międzypokładów;
- 2) rozmieszczenie w odpowiednich miejscach oznakowania widocznego i czytelnego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- 3) środki słownego i wzrokowego przekazywania osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się komunikatów, takich jak ogłoszenia o opóźnieniach, zmianach w rozkładzie czy usługach pokładowych;
- 4) takie rozmieszczenie systemów i przycisków alarmowych, aby były zauważalne i dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- 5) takie rozmieszczenie korytarzy, przejść, drzwi i poręczy, które umożliwi przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich, oraz taką konstrukcję wind, pokładów samochodowych, poczekalni pasażerskich, pomieszczeń mieszkalnych i toalet, aby były dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

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

Rozdział 4

Szczególne wymagania stateczności statków pasażerskich typu ro-ro

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

2.¹⁹⁾ Przepisy § 31–35 i § 35b stosuje się również do:

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

3. (uchylony).²⁰⁾

§ 31.²¹⁾ 1. Nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu więcej niż 1350 osób spełniają szczególne wymagania stateczności określone w części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2020.

2. Nowe statki pasażerskie typu ro-ro certyfikowane do przewozu niewięcej niż 1350 osób spełniają szczególne wymagania stateczności określone w:

- 1) części I załącznika nr 6 do rozporządzenia lub
- 2) części II załącznika nr 6 do rozporządzenia

– w zależności od wyboru armatora.

¹⁹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 4 lit. a rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²⁰⁾ Przez § 1 pkt 4 lit. b rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

²¹⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 5 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

§ 32.²¹⁾ 1. Istniejące statki pasażerskie typu ro-ro, które zostały wprowadzone do eksploatacji w celu uprawiania żeglugi na linii regularnej między portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa po dniu 5 grudnia 2024 r. i które nie były wcześniej certyfikowane zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, certyfikowane do przewozu więcej niż 1350 osób, spełniają szczególne wymagania stateczności określone w:

- 1) części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2020 lub
- 2) części I załącznika nr 6 do rozporządzenia – wraz z wymogami określonymi w części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2009

– w zależności od wyboru armatora.

2. Istniejące statki pasażerskie typu ro-ro, które zostały wprowadzone do eksploatacji w celu uprawiania żeglugi na linii regularnej między portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa po dniu 5 grudnia 2024 r. i które nie były wcześniej certyfikowane zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, certyfikowane do przewozu niewięcej niż 1350 osób, spełniają szczególne wymagania stateczności określone w:

- 1) części I załącznika nr 6 do rozporządzenia lub
- 2) części II załącznika nr 6 do rozporządzenia

– w zależności od wyboru armatora.

§ 33.²¹⁾ Istniejące statki pasażerskie typu ro-ro, które uprawiały żeglugę na linii regularnej między portem Rzeczypospolitej Polskiej a portem innego państwa do dnia 5 grudnia 2024 r., spełniają wymogi prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90, dotyczące podziału wodoszczelnego i stateczności statków pasażerskich w stanie uszkodzonym, oraz szczególne wymagania stateczności określone w części I załącznika nr 6 do rozporządzenia.

§ 34.²¹⁾ 1. Stosując wymagania części I załącznika nr 6 do rozporządzenia do wyznaczenia poziomu wody na pokładzie samochodowym statków pasażerskich typu ro-ro stosuje się szczególne wymagania stateczności z uwzględnieniem wartości znaczącej wysokości fali, które w ciągu roku nie zostają przekroczone z prawdopodobieństwem większym niż 10 %.

2. Uznaje się, że spełnienie wymogów prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS przez statek pasażerski typu ro-ro pływający wyłącznie na obszarach, w których znacząca wysokość fal nie przekracza 1,5 m, jest równoważne wymaganiom określonym w części I załącznika nr 6 do rozporządzenia.

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

4. Przyjmuje się, że równoważne obliczeniom dokonywanym zgodnie z ust. 4 i 6 części I załącznika nr 6 do rozporządzenia są wyniki próby modelowej przeprowadzonej dla danego statku pasażerskiego typu ro-ro zgodnie z wymaganiami określonymi w dodatku do załącznika I do dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro (Dz. Urz. UE L 123 z 17.05.2003, str. 22 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 286, z późn. zm.²²⁾) poświadczające, że statek nie przewróci się i nie dozna szkody, która jest określona w prawidło 8.4 części B rozdziału II-1 SOLAS 90, w najmniej korzystnym miejscu uszkodzenia – w warunkach, o których mowa w pkt 2 części I załącznika nr 6 do rozporządzenia, oraz w warunkach nieregularnego falowania.

5. Organ inspekcyjny, stosując wymagania określone w części I załącznika nr 6 do rozporządzenia, posługuje się wytycznymi określonymi w załączniku II do dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro, w zakresie, w jakim można je zastosować i są one zgodne z konstrukcją statku.

§ 35.²¹⁾ 1. Spełnianie szczególnych wymagań stateczności potwierdza certyfikat bezpieczeństwa statku pasażerskiego typu ro-ro określony w przepisach wydanych na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy.

²²⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 48 z 19.02.2005, str. 19, Dz. Urz. UE L 311 z 21.11.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 41 z 12.02.2009, str. 34, Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 241 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 1.

2. W certyfikacie, o którym mowa w ust. 1, odnotowuje się, które z wymagań określonych w § 31 ust. 2 pkt 1 lub 2 lub w § 32 ust. 1 pkt 1 lub 2, lub w ust. 2 pkt 1 lub 2 są stosowane w przypadku statku, o którym mowa w § 31 ust. 1 lub § 32 ust. 1, oraz odpowiednio w § 30 ust. 2.

§ 35a.²³⁾ W odniesieniu do statku, o którym mowa w § 31 ust. 2, właściwy dyrektor urzędu morskiego, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w terminie dwóch miesięcy od daty wydania certyfikatu, o którym mowa w § 35 ust. 1, powiadamia Komisję Europejską, które z wymagań określonych w § 31 ust. 2 pkt 1 lub 2 są stosowane, oraz dołącza do tego powiadomienia szczegółowe informacje, o których mowa w załączniku III do dyrektywy 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro.

§ 35b.²³⁾ 1. Armator uprawiający całoroczną żeglugę pasażerską na linii regularnej, zamierzający wprowadzić do eksploatacji dodatkowy statek pasażerski typu ro-ro, realizujący tę żeglugę w okresie krótszym niż sześć miesięcy, najpóźniej w terminie miesiąca przed rozpoczęciem żeglugi pisemnie powiadamia o tym właściwego dyrektora urzędu morskiego.

2. Jeżeli w wyniku nieprzewidzianych okoliczności do eksploatacji musi zostać szybko wprowadzony zamienny statek pasażerski typu ro-ro, aby zapewnić ciągłość wykonywania usługi, organ inspekcyjny może na wniosek armatora wyznaczyć termin inspekcji wstępnej na dzień przypadający niepóźniej niż w terminie miesiąca od dnia rozpoczęcia uprawiania żeglugi na linii regularnej, pod warunkiem że oględziny statku oraz kontrola dokumentów nie budzą wątpliwości, że dany statek pasażerski typu ro-ro spełnia wymogi niezbędne do bezpiecznej eksploatacji.

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

4. W przypadku statków pasażerskich typu ro-ro spełniających szczególne wymagania stateczności określone w części I załącznika nr 6 do rozporządzenia, jeżeli działalność, o której mowa w ust. 1–3, odbywa się w czasie, kiedy znacząca wysokość fali dla danego okresu eksploatacji jest niższa niż określona dla eksploatacji całorocznej, podczas stosowania szczególnych wymagań stateczności określonych w części I załącznika nr 6 do rozporządzenia w celu wyznaczenia poziomu wysokości wody na pokładzie można użyć wartości znaczącej wysokości fali mającej zastosowanie do takiego krótszego okresu eksploatacji. Wartość ta powinna zostać uzgodniona z państwami członkowskimi Unii Europejskiej położonymi na końcach trasy tego statku, a gdy jest to uzasadnione i możliwe – także z państwami trzecimi.

5. Po uzyskaniu zgody właściwego dyrektora urzędu morskiego na wykonywanie usługi w rozumieniu ust. 1–3 od statku pasażerskiego typu ro-ro, który wykonuje taką usługę, wymagane jest posiadanie certyfikatu, o którym mowa w § 35 ust. 1.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 36. Szybkie statki pasażerskie:

- 1) zbudowane lub poddane znaczącym naprawom, zmianom lub modyfikacjom w dniu 1 stycznia 1996 r. lub później powinny spełniać wymogi prawideł 2 i 3 rozdziału X Konwencji SOLAS, chyba że:
 - a) ich stępkę położono lub jednostka znajdowała się na podobnym etapie budowy niepóźniej niż w dniu 4 czerwca 1998 r.,
 - b) ich dostawa oraz oddanie do eksploatacji nastąpiło w ciągu sześciu miesięcy od daty, o której mowa w lit. a, oraz
 - c) w całości spełniają wymagania przepisów dotyczących jednostek dynamicznie unoszonych, określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
- 2) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i spełniające wymogi określone w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich, określonym w prawidło 1 rozdziału X Konwencji SOLAS, kontynuują działalność żeglugową na podstawie przepisów tego kodeksu;
- 3) zbudowane przed dniem 1 stycznia 1996 r. i niespełniające wymogów określonych w Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich nie mogą uprawiać pasażerskiej żeglugi krajowej, chyba że uprawiały taką żeglugę przed dniem lub w dniu 4 czerwca 1998 r.; w takim przypadku jednostki te mogą uzyskać zezwolenie na kontynuowanie takich podróży i powinny spełniać wymagania dotyczące jednostek dynamicznie unoszonych, określone przepisami IMO¹⁵⁾.

²³⁾ Dodany przez § 1 pkt 6 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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

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

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

§ 40. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁴⁾.²⁵⁾

²⁴⁾ Rozporządzenie zostało ogłoszone w dniu 13 stycznia 2015 r.

²⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczególnych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 1452, z 2006 r. poz. 515 oraz z 2011 r. poz. 496), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. 1368, z 2012 r. poz. 1068, z 2013 r. poz. 852 oraz z 2014 r. poz. 609 i 768) utraciło moc z dniem 26 lipca 2013 r.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju
z dnia 9 grudnia 2014 r. (Dz. U. z 2026 r. poz. 142)

Załącznik nr 1²⁶⁾

LICZBA, RODZAJ I ROZMIESZCZENIE ŚRODKÓW I URZĄDZEŃ RATUNKOWYCH NA STATKU

I. Postanowienia ogólne

1. Jeżeli wyposażenie w środki ratunkowe jest uzależnione od długości statku, przyjmuje się jego długość pomiarową określoną przepisami Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r., sporządzonej w Londynie dnia 23 czerwca 1969 r. (Dz. U. z 1983 r. poz. 247 i 248).
2. Środki i urządzenia ratunkowe powinny odpowiadać aktualnym wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS, Kodeksie LSA i ustawie z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 572) oraz posiadać odpowiednie atesty podmiotów uznanych przez administrację morską i dokonujących atestacji urządzeń i wyposażenia statku – jeżeli są wymagane. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko nowo montowanego wyposażenia.
3. Armator sporządza plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. Plan może być połączony z planem ochrony przeciwpożarowej pod warunkiem zachowania czytelności i przejrzystości.
4. Znajdujące się na statku niesprawne urządzenia ratunkowe, które nie są wymagane przez przepisy niniejszego załącznika do rozporządzenia, demontuje się i usuwa ze statku.
5. „Skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą statku” oznacza urządzenie gwarantujące podniesienie nieprzytomnego rozbitka. Skuteczność urządzenia sprawdza się za pomocą praktycznego ćwiczenia, które polega na tym, że za burtę statku będącego w ruchu wyrzuca się manekina, którego na pokład wciąga załoga.
6. Na statkach pasażerskich przed odcumowaniem statku przeprowadza się dla pasażerów instruktaż, który dotyczy rozmieszczenia pasów ratunkowych, dróg ewakuacyjnych i miejsc zbiórek, oraz demonstruje się zakładanie pasa ratunkowego – dotyczy to tylko rejsów minimum 30-minutowych.
7. Statek towarowy i specjalistyczny o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiające żeglugę krajową wyposaża się w środki i urządzenia ratunkowe określone przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, jeżeli jest to możliwe, w takim zakresie jak statek uprawiający żeglugę międzynarodową, a w każdym przypadku – w minimum takim zakresie jak statek o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek odpowiadający tym statkom pod względem charakteru i rodzaju uprawianej żeglugi.
8. Wymagań Kodeksu LSA w zakresie wyposażenia łodzi lub tratw ratunkowych nie stosuje się do jednostek uprawiających żeglugę portową.

²⁶⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 7 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

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

Lp.	Typ statku	Klasa statku / obszar żeglugi ¹⁾	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze krajowej			
1	Statki pasażerskie o długości 24 m i powyżej zbudowane z materiałów innych niż stal	B, C	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125 % liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych, które są wystarczające, aby pomieścić 110 % osób. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty. 3. Koła ratunkowe: co najmniej 8 sztuk, z których 2 powinny być wyposażone w pławkę świetlno-dymną, pozostałe w linkę ratunkową, a 50 % wszystkich – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 4. Pasy ratunkowe dla 105 % liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10 % ogólnej liczby osób na statku. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet
2	Statki pasażerskie o długości poniżej 24 m	B, C	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125 % liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych, które są wystarczające, aby pomieścić 110 % osób. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: co najmniej 4 sztuki, z których 2 powinny być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe dla 105 % liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie nie mniejszej niż 10 % ogólnej liczby osób na statku. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet
Statki pasażerskie odbywające podróże w żegludze osłoniętej			
1	Statki pasażerskie	D, a także C na zachód od linii Hel – Świbno na Zatoce Gdańskiej	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 125 % liczby osób na nowych statkach. Na istniejących statkach dopuszcza się liczbę łodzi lub tratw ratunkowych, które są wystarczające, aby pomieścić 110 % osób. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.

¹⁾ Obszary żeglugi określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. poz. 451).

Lp.	Typ statku	Klasa statku / obszar żeglugi ¹⁾	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
			3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe dla 105 % liczby osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie niemniejszej niż 10 % ogólnej liczby osób na statku
Statki pasażerskie odbywające żeglugę portową			
1	Statki pasażerskie i szybkie statki pasażerskie	Porty i przystanie portowe	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe lub dwustronne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza z możliwością wodowania z każdej burty lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej, zbudowanych z materiałów innych niż stal – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną, a pozostałe koła – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe dla 105 % osób na statku oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie niemniejszej niż 10 % ogólnej liczby osób na statku
2	Promy	Porty i przystanie portowe	1. Tratwy ratunkowe lub dwustronne tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na promie. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 4 sztuki, z których 1 koło na każdej burcie promu powinno być wyposażone w linkę ratunkową, a pozostałe koła – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe dla 100 % osób na promie oraz dziecięce pasy ratunkowe dla każdego przewożonego dziecka, w liczbie niemniejszej niż 10 % ogólnej liczby osób na promie

Uwagi:

- Na statkach pasażerskich klasy D uprawiających żeglugę w porze dziennej:
 - pławka świetlno-dymna może być zastąpiona pławką dymną;
 - pasy ratunkowe nie muszą być wyposażone w lampki świetlne.
- Statki w pasażerskiej żegludze krajowej uprawiające żeglugę od dnia 15 kwietnia do dnia 15 października zamiast tratw ratunkowych mogą używać otwartych dwustronnych tratw pneumatycznych. Tratw pneumatycznych nie trzeba wyposażać w środki ochrony cieplnej i lekarstwa przeciwko chorobie morskiej.
- Na promach odbywających żeglugę portową nie wymaga się tratw ratunkowych wyposażonych w zwalniaki hydrostatyczne, a jedynie tratw ratunkowych zamocowanych na haku odrzutnym.
- Statek powinien posiadać przynajmniej jedną drabinkę do wsiadania do środków ratunkowych z każdej burty, odpowiadającą wymaganiom pkt 6.1 Kodeksu LSA.
- Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 rakiety i 4 linki.

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

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki towarowe inne niż zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną, 1 koło na każdej burcie w linkę ratunkową, a 50 % wszystkich kół – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlna-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet
2	Statki towarowe inne niż zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlna-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku (nie dotyczy żeglugi osłoniętej i portowej). 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1/2 kompletu (nie dotyczy żeglugi portowej i osłoniętej)
3	Zbiornikowce o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie ratunkowe motorowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Uwaga: Chemikaliowce, gazowce i zbiornikowce przewożące ładunki niebezpieczne i zbudowane po dniu 1 lipca 1998 r. powinny być wyposażone w całkowicie zakryte łodzie ratunkowe (SOLAS III/31.1.6, 31.1.7).

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

Uwagi:

1. W żegludze międzynarodowej wyposażenie łodzi ratunkowych i ratowniczych oraz tratw powinno być zgodne z Kodeksem LSA.
2. W żegludze krajowej łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze powinny być wyposażone zgodnie z pkt 4.4.8 Kodeksu LSA, z wyjątkiem pkt 4.4.8.12 (racje żywnościowe) i pkt 4.4.8.26 (zestaw do łowienia ryb). Tratwy ratunkowe powinny zawierać wyposażenie typu SOLAS B-pack.

3. W żegludze osłoniętej i portowej łodzie ratunkowe i łodzie ratownicze wyposaża się w:
 - 1) 2 bosaki łodziowe;
 - 2) pływający czerpak i wiadro;
 - 3) 2 falenie (zgodnie z pkt 4.4.8.7 Kodeksu LSA);
 - 4) toporek;
 - 5) nierdzewny czerpak do wody przymocowany na lince;
 - 6) 2 rakiety spadochronowe;
 - 7) 3 pochodnie ręczne;
 - 8) wodoszczelną latarkę elektryczną;
 - 9) egzemplarz tablicy sygnałów ratunkowych;
 - 10) gwizdek;
 - 11) apteczkę pierwszej pomocy;
 - 12) nóż składany;
 - 13) 2 pływające krążki ratunkowe;
 - 14) pompę ręczną do efektywnego osuszania łodzi;
 - 15) przenośne wyposażenie do gaszenia pożaru – uznanego typu;
 - 16) skuteczny reflektor radarowy;
 - 17) środki ochrony cieplnej.
4. W żegludze osłoniętej tratwy ratunkowe wyposaża się w:
 - 1) pływający krążek ratunkowy przymocowany do pływającej linki o długości nie mniejszej niż 30 m;
 - 2) nóż, a dla tratw przeznaczonych dla 13 lub więcej osób – 2 noże;
 - 3) czerpak pływający, a dla tratw przeznaczonych dla 13 lub więcej osób – 2 czerpaki;
 - 4) 2 gąbki;
 - 5) 2 dryfkotwy, w tym jedną przymocowaną na stałe do tratwy i jedną zapasową;
 - 6) 2 wiosła łopatkowe;
 - 7) gwizdek lub równorzędny środek sygnalizacji akustycznej;
 - 8) 6 pochodni ręcznych mogących dawać światło czerwone co najmniej przez minutę;
 - 9) wodoszczelną latarkę elektryczną do sygnalizacji błyskowej – z zapasową żarówką;
 - 10) egzemplarz ilustrowanej tablicy sygnałów ratunkowych;
 - 11) instrukcję przetrwania na tratwie;
 - 12) apteczkę pierwszej pomocy umieszczoną w wodoszczelnym pojemniku;
 - 13) zestaw naprawczy do naprawiania przebić w komorach wypornościowych;
 - 14) pompkę dopełniającą lub mieszek;
 - 15) włączaną ręcznie lampkę:
 - a) umieszczaną na wierzchołku namiotu tratwy,
 - b) której światło powinno być widoczne podczas ciemnej nocy i przy przejrzystym powietrzu z odległości co najmniej 2 Mm przez minimum 12 godzin,
 - c) która powinna być zasilana ogniwnem uaktywnianym wodą morską i zapalać się samoczynnie po wodowaniu tratwy;
 - 16) światło wewnątrz tratwy włączane ręcznie, zdolne do ciągłego świecenia przez minimum 12 godzin.
5. Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 rakiety i 4 linki.

IV. Wyposażenie w środki i urządzenia ratunkowe statków rybackich o długości poniżej 24 m, łodzi rybackich oraz łodzi o długości poniżej 15 m

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
1	Statki rybackie o długości od 15 m do poniżej 24 m	Międzynarodowa	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku. 4. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku
2	Łodzie rybackie pokładowe ^{*)}	Przybrzeżna i krajowa	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi
3	Łodzie rybackie ^{*)}	Krajowa ograniczona do 12 Mm od brzegu	1. Tratwa ratunkowa lub kombinezony ratunkowe: dla wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi
4	Łodzie rybackie ^{*)}	Krajowa ograniczona do 6 Mm od brzegu	1. Kombinezony ratunkowe lub ochronne: dla każdej osoby na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 1 sztuka na dwie osoby wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi
5	Statki rybackie niepoławiające, przewożące do 12 pasażerów (nie dotyczy łodzi rybackich otwartopokładowych bez niezatapialności)	Krajowa ograniczona do 20 Mm od brzegu	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku. 4. Szelki lub pasy asekuracyjne: po 1 dla każdego pasażera na statku
6	Łodzie inne niż rybackie ^{*)}	Przybrzeżna i krajowa powyżej 6 Mm od brzegu	1. Tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi
7	Łodzie inne niż rybackie ^{*)}	Oślonięta i krajowa ograniczona do 6 Mm od brzegu	1. Kombinezony ratunkowe lub ochronne: dla każdej osoby na łodzi. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi

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

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Liczba i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
8	Łodzie inne niż rybackie*)	Portowa	1. Koła ratunkowe: co najmniej 1 sztuka wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 2. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi

Uwagi:

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

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

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

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Ilość i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
			4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1/2 kompletu – dotyczy statków o długości od 24 m
3	Statki hydrograficzne, pożarnicze, lodołamacze, holowniki, dźwigi pływające, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym – o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200 % liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: - minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, - minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlnodymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
4	Statki hydrograficzne, pożarnicze, lodołamacze, holowniki, dźwigi pływające, pogłębiarki, motorówki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym – o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Przybrzeżna, krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: - minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, - minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlnodymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1/2 kompletu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
5	Statki przewożące personel przemysłowy – o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Międzynarodowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200 % liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: - minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, - minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlnodymną.

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Ilość i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
			Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlno-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej. 7. Środki gwarantujące bezpieczny transfer personelu przemysłowego. 8. Środki ochrony osobistej zapewniające bezpieczny transfer personelu przemysłowego
6	Statki przewożące personel przemysłowy – o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek	Przybrzeżna, krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. Jeżeli nie można łatwo przemieszczać tratw z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zwiększyć ich pojemność na każdej z burt do ogólnej liczby osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: - minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, - minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlno-dymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlno-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej. 6. Środki gwarantujące bezpieczny transfer personelu. 7. Środki ochrony osobistej zapewniające bezpieczny transfer personelu
7	Platformy wiertnicze	Międzynarodowa	1. Łodzie ratunkowe motorowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na platformie oraz tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 150 % liczby osób na platformie. 2. Łódź ratownicza. 3. Koła ratunkowe: co najmniej 8 sztuk, z których 50 % powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 50 % – w linkę ratunkową. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na platformie oraz dodatkowe w miejscach wykonywania pracy (dla każdej osoby pełniącej tam wachtę). 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na platformie
8	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne i pożarnicze	Oślonięta, portowa z wyjściem na redę lub w granicach działania VTS	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Koła ratunkowe: minimum 2 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m,

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Ilość i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
			b) minimum 4 sztuki – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w linkę ratunkową, a 50 % wszystkich kół – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku
9	Holowniki, statki pilotowe, kontrolne, pożarnicze motorówki, pogłębiarki i inne statki specjalistyczne z napędem własnym	Portowa	1. Koła ratunkowe: co najmniej 1 sztuka na 2 osoby, lecz niemniej niż 2 sztuki na statek, z których 1 koło powinno być wyposażone w linkę ratunkową, a 1 – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 2. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku
10	Statki bez napędu, takie jak: magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – z załogą na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	1. Koła ratunkowe z linką ratunkową: a) minimum 1 sztuka – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 2 sztuki – dla statków o długości 24 m i powyżej. 2. Praca na pokładzie statku w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej
11	Statki bez napędu, takie jak: magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – bez załogi na burcie	Zacumowane do burty statku lub nabrzeża	Nie wymaga się stałego wyposażenia ratunkowego. Praca na pokładzie statku w pasie ratunkowym lub kamizelce asekuracyjnej
12	Statki bez napędu, takie jak: magazyny pływające, warsztaty, szalandy, koszarki, pontony, pogłębiarki, barki – holowane z załogą na burcie lub stojące samodzielnie na kotwicy	W każdym rodzaju żeglugi	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku (nie dotyczy żeglugi portowej). 2. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w linkę ratunkową, a 1 – w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku
13	Statki pełniące funkcje restauracyjne, restauracyjno-hotelowe lub muzealne	Zacumowane na stałe	Właściwy dyrektor urzędu morskiego każdorazowo określi ilość i rodzaj środków ratunkowych, w zależności od rejonu postoju, liczby załogi oraz ogólnej liczby osób mogących przebywać na statku
14	Łodzie ratownicze Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o długości do 10 m	Krajowa	1. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną, a 1 – w linkę ratunkową. 2. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi. 3. Kombinezony ochronne: dla każdej osoby na łodzi. 4. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1/2 kompletu
15	Jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o długości do 16 m, zdolne do samoodwracania	Międzynarodowa ograniczona do obszaru Morza Bałtyckiego	1. Koła ratunkowe: co najmniej 2 sztuki, z których 1 powinna być wyposażona w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną, a 1 – w linkę ratunkową. 2. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku. 3. Kombinezony ochronne: dla każdej osoby na statku. 4. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet
16	Jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa inne niż wymienione w lp. 14 i 15	Międzynarodowa ograniczona do obszaru Morza Bałtyckiego	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe: minimum 2 sztuki o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia 200 % liczby osób na statku, rozmieszczone równomiernie na każdej burcie. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą.

Lp.	Typ statku	Rodzaj żeglugi	Ilość i rodzaj środków i urządzeń ratunkowych
			3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlna-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby na statku. 6. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1 komplet – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
17	Jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa inne niż wymienione w lp. 14 i 15	Krajowa	1. Łodzie lub tratwy ratunkowe o łącznej pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na statku. 2. Łódź ratownicza lub inne skuteczne urządzenie ratownicze służące do ratowania człowieka za burtą. 3. Koła ratunkowe: a) minimum 4 sztuki – dla statków o długości poniżej 24 m, b) minimum 6 sztuk – dla statków o długości 24 m i powyżej – z których 1 koło na każdej burcie statku powinno być wyposażone w samoczynnie zapalającą się pławkę świetlną-dymną. Dla statków o długości poniżej 24 m pławka świetlna-dymna może być zastąpiona samoczynnie zapalającą się pławką świetlną i pławką dymną dostępną w sterówce z możliwością szybkiego jej użycia. 4. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na statku oraz dodatkowe dla wacht na mostku i w siłowni. 5. Wyrzutnia linki ratunkowej: 1/2 kompletu – dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
18	Łodzie służby państwowej specjalnego przeznaczenia o długości do 15 m	Przybrzeżna	1. Tratwa ratunkowa o pojemności wystarczającej do pomieszczenia wszystkich osób na łodzi lub kombinezony ratunkowe: dla każdej osoby, lub kombinezony ochronne: dla każdej osoby – pod warunkiem uwzględnienia istniejących zagrożeń. 2. Koła ratunkowe: co najmniej 1 sztuka, która powinna być wyposażona w linkę ratunkową. 3. Pasy ratunkowe: po 1 dla każdej osoby na łodzi. 4. Kamizelki pneumatyczne: dla każdej osoby pracującej na pokładzie lub wykonującej czynności inspekcyjne

Uwagi:

1. Dla statków wymienionych w lp. 9–12, 14, 15, 17 i 18 nie sporządza się planu rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku, o którym mowa w ust. 3 części I niniejszego załącznika do rozporządzenia.
2. Jeżeli wymagane tratwy ratunkowe nie mogą być w łatwy sposób przemieszczane z burty na burtę na tym samym pokładzie, należy zapewnić dodatkowe tratwy ratunkowe w takiej liczbie, aby na każdej burcie ich pojemność zapewniła miejsca dla ogólnej liczby osób na statku.
3. Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 rakiety i 4 linki.

MINIMALNY ZESTAW URZĄDZEŃ NAWIGACYJNYCH I RADIOWYCH
ORAZ ŚRODKÓW SYGNAŁOWYCH

I. Postanowienia ogólne

1. Urządzenia nawigacyjne i radiowe oraz środki sygnałowe powinny odpowiadać wymaganiom określonym w Konwencji SOLAS i w ustawie z dnia 2 grudnia 2016 r. o wyposażeniu morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 572) oraz posiadać odpowiednie atesty uznanych przez administrację morską podmiotów dokonujących atestacji urządzeń i wyposażenia statku.
2. Środki i urządzenia znajdujące się na statkach pasażerskich w żegludze krajowej, statkach towarowych i rybackich w żegludze międzynarodowej zbudowanych w dniu 1 maja 2004 r. lub po tej dacie, wymienione w aktach wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską na podstawie art. 35 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylającej dyrektywę Rady 96/98/WE, powinny posiadać znak zgodności. W przypadku statków zbudowanych przed dniem 1 maja 2004 r. wymaganie to dotyczy tylko nowo montowanego wyposażenia. Na pozostałych statkach dopuszcza się urządzenia ze świadectwem uznania typu upoważnionej uznanej organizacji.
3. Znajdujące się na statku niesprawne urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe, które nie są wymagane przez przepisy niniejszego załącznika do rozporządzenia, demontuje się i usuwa ze statku.
4. Statek towarowy i specjalistyczny o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej uprawiający żeglugę krajową wyposaża się w urządzenia nawigacyjne, radiowe i środki sygnałowe określone przez właściwego dyrektora urzędu morskiego, jeżeli jest to możliwe, w takim zakresie jak statek uprawiający żeglugę międzynarodową, a w każdym przypadku – w minimum takim zakresie jak statek o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek odpowiadający tym statkom pod względem charakteru i rodzaju uprawianej żeglugi.
5. Wyposażenie w urządzenia radiowe statków towarowych i specjalistycznych o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej określa Konwencja SOLAS.
6. Statki rybackie o długości poniżej 24 m zbudowane w dniu 1 stycznia 2013 r. lub po tej dacie powinny spełniać wymagania radiowe określone dla statków towarowych w części III lp. 21–26 niniejszego załącznika do rozporządzenia.
7. Niniejszy załącznik do rozporządzenia nie ma zastosowania do statków bez własnego napędu.

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

Lp.	Urządzenia i środki	Klasa statku				Jednostka	Uwagi
		Porty i przystanie portowe	D	C	B		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualną tabelą dewiacji i aktualnym atestem
2	Kompas magnetyczny sterowy	–	–	–	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Kompas żyroskopowy	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
4	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
5	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	–	1	1	1	zestaw/ szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu
6	Radar	1	1	1	1	szt.	
7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
8	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 200 jednostek
9	GPS	–	1	1	1	szt.	
10	Navtex	–	–	1*	1	szt.	* Dotyczy statków w żegludze krajowej powyżej 20 Mm od brzegu
11	Echosonda	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o długości 24 m i powyżej
12	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
13	Log mierzący prędkość po wodzie	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
14	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	1	szt.	
15	Przechyłomierz	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
16	Barometr (aneroid)	–	–	–	1	szt.	
17	System odbioru sygnałów dźwiękowych	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
18	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego, jeżeli nie jest możliwe skuteczne wydawanie komend głosem	–	1	1	1	szt.	

19	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	1	1	1	1	szt.	
20	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej (GMDSS)	1	2	2	3	szt.	
21	Radiopława awaryjna 406 MHz	–	–	1	1	szt.	
22	Transponder radarowy	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze powyżej 1,5 Mm od miejsca schronienia
23	BNWAS	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
24	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG)
25	Lampa do sygnalizacji dziennej i zapas żarówek	–	–	1	1	szt.	
26	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
27	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
28	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
29	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	W żegludze krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
30	Pławka dymna pomarańczowa	1	1	1	1	szt.	
31	Rakiety spadochronowe czerwone	–	6	12	12	szt.	

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

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi				Jednostka	Uwagi
		portowa	osłonięta	krajowa	międzynarodowa		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualną tabelą dewiacji i aktualnym atestem
2	Kompas magnetyczny sterowy	–	–	–	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania
3	Kompas żyroskopowy	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej

4	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
5	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	–	1	1	1	zestaw/szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu
6	Radar	1	1	1	1	szt.	
7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
8	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
9	GPS	–	1	1	1	szt.	
10	Navtex	–	–	1*	1	szt.	* Dotyczy statków w żegludze krajowej powyżej 20 Mm od brzegu
11	Echosonda	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
12	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
13	Log mierzący prędkość po wodzie	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
14	Sekstant	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
15	Chronometr	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
17	Przechyłomierz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
18	Barometr (aneroid)	–	–	–	1	szt.	
19	System odbioru sygnałów dźwiękowych	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
20	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego, jeżeli nie jest możliwe skuteczne wydawanie komend głosem	–	1	1	1	szt.	
21	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania	1	–	–	–	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
22	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
23	Radiotelefon MF z DSC lub uznana mobilna stacja satelitarna	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek uprawiających żeglugę w obszarze A2
24	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej (GDMSS)	–	–	2	2	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek

25	Radiopława awaryjna 406 MHz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek w żegludze międzynarodowej oraz statków w żegludze krajowej uprawiających żeglugę w odległości powyżej 20 Mm od brzegu
26	Transponder radarowy	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
27	BNWAS	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
29	Lampa do sygnalizacji dziennej i zapas żarówek	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidłem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
34	Rakiety spadochronowe czerwone	–	3	6	12	szt.	

IV. Minimalny zestaw urządzeń nawigacyjnych i radiowych oraz środków sygnałowych dla statków rybackich, łodzi rybackich oraz łodzi o długości poniżej 15 m

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

6	Radar	1	1	1	1	szt.	Nie dotyczy łodzi otwartopokładowych w żegludze portowej, osłoniętej i krajowej do 20 Mm od brzegu
7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
8	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
9	GPS	–	1	1	1	szt.	
10	Navtex	–	–	1*	1	szt.	* Dotyczy statków w żegludze krajowej powyżej 20 Mm od brzegu
11	Echosonda	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
12	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
13	Log mierzący prędkość po wodzie	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
14	Sekstant	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
15	Chronometr	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
17	Przechyłomierz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
18	Barometr (aneroid)	–	–	–	1	szt.	
19	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego, jeżeli nie jest możliwe skuteczne wydawanie komend głosem	–	1	1	1	szt.	
20	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania ¹⁾	1	1	1	–	szt.	Dotyczy statków w żegludze osłoniętej i krajowej do czasu utrzymania nasłuchu na kanale 16
21	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania ¹⁾	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze osłoniętej i krajowej po zakończeniu nasłuchu na kanale 16. Statki posiadające radiotelefon VHF z DSC nie muszą spełniać wymogów określonych w lp. 20
22	Radiotelefon MF z DSC lub uznana mobilna stacja satelitarna	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków uprawiających żeglugę w obszarze A2. W rejonie Morza Bałtyckiego dotyczy statków uprawiających żeglugę w odległości powyżej 20 Mm od brzegu, jeżeli nie posiadają radiopławy awaryjnej 406 MHz
23	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej (GMDSS)	–	–	–	2	szt.	

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

24	Radiopława awaryjna 406 MHz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy wszystkich statków w żegludze międzynarodowej oraz statków w żegludze krajowej uprawiających żeglugę w odległości powyżej 20 Mm od brzegu, jeżeli nie posiadają radiotelefonu MF z DSC
25	Transponder radarowy	–	–	–	–	szt.	
26	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG. Nie dotyczy łodzi uprawiających żeglugę krajową w porze dziennej, przy widzialności powyżej 2 Mm
27	Lampa do sygnalizacji dziennej i zapas żarówek	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
28	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
29	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
30	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
31	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi B, C, N, O
32	Pławka dymna pomarańczowa	1	1	1	1	szt.	
33	Rakiety spadochronowe czerwone	–	3	6	12	szt.	Statki w żegludze międzynarodowej ograniczonej do Morza Bałtyckiego mogą być wyposażone w 6 rakiet. Łodzie ²⁾ w żegludze osłoniętej i krajowej ograniczonej do 6 Mm od brzegu mogą być wyposażone w 3 rakiety lub 6 pochodni ręcznych czerwonych

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

Lp.	Urządzenia i środki	Rodzaje żeglugi				Jednostka	Uwagi
		portowa	osłonięta	krajowa	międzynarodowa		
1	Kompas magnetyczny główny	1	1	1	1	szt.	Z aktualną tabelą dewiacji i aktualnym atestem
2	Kompas magnetyczny sterowy	–	–	–	1	szt.	Nie jest wymagany, jeżeli informacja z kompasu głównego o kursie jest dostępna dla sternika w miejscu sterowania

²⁾ Jednostki o długości poniżej 15 m.

3	Kompas żyroskopowy	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
4	Urządzenie do przekazywania kursu (THD)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
5	Mapy nawigacyjne lub ECDIS	–	1	1	1	zestaw/szt.	Odpowiednie do trasy planowanego rejsu
6	Radar	1	1	1	1	szt.	
7	Elektroniczne urządzenie nakresowe (EPA)	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
8	Reflektor radarowy	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i poniżej
9	GPS	–	1	1	1	szt.	
10	Navtex	–	–	1*	1	szt.	* Dotyczy statków w żegludze krajowej powyżej 20 Mm od brzegu
11	Echosonda	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej
12	Sonda ręczna	1	1	1	1	szt.	
13	Log mierzący prędkość po wodzie	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i powyżej zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
14	Sekstant	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
15	Chronometr	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków w żegludze oceanicznej
16	Lornetka pryzmatyczna	1	1	1	2	szt.	
17	Przechyłomierz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej
18	Barometr (aneroid)	–	–	–	1	szt.	
19	System odbioru sygnałów dźwiękowych	–	–	–	1	szt.	Dotyczy statków z całkowicie zamkniętym mostkiem zbudowanych po dniu 1 lipca 2002 r.
20	Telefon lub inne urządzenie przekazujące kurs do awaryjnego stanowiska sterowego, jeżeli nie jest możliwe skuteczne wydawanie komend głosem	–	1	1	1	szt.	
21	Rozgłośnia statkowa lub inne urządzenie umożliwiające przekazywanie komunikatów do miejsca wykonywania transferów	1	1	1	1	szt.	Dotyczy statków przewożących personel przemysłowy
22	Radiotelefon VHF z niezależnym źródłem zasilania	1	–	–	–	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
23	Radiotelefon VHF z DSC z niezależnym źródłem zasilania	–	1	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek

24	Radiotelefon MF z DSC lub uznana mobilna stacja satelitarna	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek uprawiających żeglugę w obszarze A2
25	Radiotelefon przenośny do łączności dwukierunkowej (GMDSS)	–	–	2	2	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
26	Radiopława awaryjna 406 MHz	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek w żegludze międzynarodowej oraz statków w żegludze krajowej uprawiających żeglugę w odległości powyżej 20 Mm od brzegu
27	Transponder radarowy	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) poniżej 300 jednostek
28	Latarnie sygnałowo-pozycyjne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
29	Lampa do sygnalizacji dziennej i zapas żarówek	–	–	1	1	szt.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej
30	Przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych (gwizdek zgodnie z prawidłem 32)	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
31	Dzwon, gong	1	1	1	1	szt.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
32	Znaki dzienne	1	1	1	1	kpl.	Zgodnie z wymaganiami COLREG
33	Flagi MKS	1	1	1	1	kpl.	Dotyczy statków o pojemności brutto (GT) 50 jednostek i powyżej. W żegludze portowej, osłoniętej i krajowej wymagane flagi A, B, C, G, H, N, O
34	Pławka dymna pomarańczowa	1	1	1	1	szt.	
35	Rakiety spadochronowe czerwone	–	3	6	12	szt.	

MINIMALNY ZESTAW WYDAWNICTW I PODRĘCZNIKÓW
ORAZ PRZYBORÓW NAWIGACYJNYCH

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

¹⁾ Dotyczy statków o długości 24 m i powyżej.

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

Lp.	Wyszczególnienie	Rodzaj żeglugi				
		międzynarodowa	przybrzeżna	krajowa	osłonięta	portowa
12	Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek szybkich (HSC 1994 i HSC 2000) oraz Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa jednostek dynamicznie unoszonych (DSC)	(1) Jednostki szybkie lub dynamicznie unoszone	(1) Jednostki szybkie lub dynamicznie unoszone	–	–	–
13	Kodeks w sprawie bezpiecznej praktyki przy przewożeniu ładunków drewna na pokładzie	(1) T do przewożenia drewna	(1) T do przewożenia drewna	(1) T do przewożenia drewna	–	–
14	Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG), Poradnik postępowania dla statków w nagłych wypadkach przy przewożeniu towarów niebezpiecznych oraz Poradnik pierwszej pomocy medycznej przy wypadkach powstałych podczas przewożenia towarów niebezpiecznych ³⁾	(1) T nie dotyczy C, G, Z, M	(1) T nie dotyczy C, G, Z, M	(1) T nie dotyczy C, G, Z, M	–	–
15	Przepisy portowe obowiązujące na polskich obszarach morskich ⁴⁾	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
16	Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR)	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
17	Regulacje radiowe ITU-R	(1) W	(1) W ⁵⁾	–	–	–
18	Podręcznik medyczny dla kapitanów statków	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
19	Mapy pilotowe (Ocean Passages) ⁶⁾ (wydawnictwo Admiralicji Brytyjskiej)	(1) W	–	–	–	–
20	Międzynarodowy kod sygnałowy	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
21	Nawigacyjny słownik frazeologiczny IMO	(1) W	(1) W	–	–	–
22	Locja ⁷⁾	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
23	Spis światła ⁷⁾	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
24	Spis radiostacji nautycznych ⁷⁾	(1) W	(1) W	–	–	–
25	Rocznik astronomiczny	(1) W ⁶⁾	–	–	–	–

³⁾ Dotyczy statków przewożących ładunki niebezpieczne.

⁴⁾ Dla portów w planowanej podróży.

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

⁶⁾ Dotyczy tylko żeglugi oceanicznej.

⁷⁾ Na planowaną podróż.

Lp.	Wyszczególnienie	Rodzaj żeglugi				
		międzynarodowa	przybrzeżna	krajowa	osłonięta	portowa
26	Tablice astronomiczne	(1) W ⁶⁾	–	–	–	–
27	Tablice pływów ⁷⁾	(1) W	(1) W	–	–	–
28	Tablica pogładowa kodu flagowego	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	–
29	Tablica sygnałów ratunkowych	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
30	Znaki i skróty stosowane na mapach ²⁾	(1) W	(1) W	(1) W	–	–
31	Katalog map morskich ^{2), 8)}	(1) W	–	–	–	–
32	Identyfikator gwiazd	(1) W ⁶⁾	–	–	–	–
33	Aktualne tabele dewiacji ²⁾	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W	(1) W
34	Zestaw do pracy na mapach	(1) W	(1) W	–	–	–

Objaśnienia:

Liczba w nawiasie – oznacza wymaganą ilość

Litera – oznacza rodzaj statku, do którego odnoszą się wymagania:

T: statek towarowy

P ro-ro: statek pasażerski typu ro-ro

Z: zbiornikowiec do przewozu ropy naftowej i jej produktów

C: chemikaliowiec

G: gazowiec

M: masowiec do przewozu ładunków suchych

W: wszystkie statki

Uwaga: Wydawnictwa i podręczniki znajdujące się na statku powinny być aktualne.

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

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

I. Rozkład alarmowy

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

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

II. Ogłaszanie alarmów

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

III. Numery alarmowe

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

IV. Instrukcje postępowania w przypadku zagrożenia

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

V. Alarmy próbne i ćwiczebne

1. Alarm ćwiczebny ogólny i pożarowy należy przeprowadzić:
 - 1) na statkach pasażerskich w podróżach międzynarodowych – każdorazowo przed opuszczeniem przez statek portu wyjścia, a następnie raz w tygodniu;
 - 2) na statkach pasażerskich uprawiających żeglugę krajową – raz w tygodniu;

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

VI. Zakres czynności w czasie alarmów ćwiczebnych i próbnych

1. Kapitan statku powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne dla załogi i próbne dla pasażerów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym w taki sposób, aby pasażerowie i członkowie załogi znali i rozumieli przydzielone im obowiązki i czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.
2. W celu przygotowania załogi do obsługi środków ratunkowych, a w szczególności opuszczania łodzi ratunkowych, w każdych warunkach, kapitan statku przeprowadza alarmy ćwiczebne w taki sposób, aby załoga statku pełniła przemiennie funkcje alarmowe.
3. W czasie alarmów ćwiczebnych i próbnych kapitan statku nadzoruje ich przebieg.
4. Każde ćwiczenie opuszczenia statku w ramach alarmu ogólnego obejmuje:
 - 1) wezwanie pasażerów i załogi na miejsca zbiórek przy zastosowaniu instalacji alarmowych oraz upewnienie się, że wszyscy są świadomi polecenia opuszczenia statku;
 - 2) zgłoszenie się w miejscach zbiórek i przygotowanie do wykonywania obowiązków określonych w rozkładzie alarmowym;
 - 3) sprawdzenie, czy pasażerowie i załoga są odpowiednio ubrani;
 - 4) sprawdzenie, czy pasy lub ubrania ratunkowe zostały prawidłowo założone;
 - 5) sprawdzenie działania oświetlenia awaryjnego;
 - 6) opuszczenie co najmniej jednej łodzi ratunkowej po dokonaniu wszelkich niezbędnych przygotowań do opuszczenia jej na wodę;
 - 7) sprawdzenie działania żurawików używanych do opuszczania na wodę tratw ratunkowych;
 - 8) uruchomienie i pracę silnika łodzi ratunkowej;

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

12. Każde ćwiczenie walki z wodą w ramach alarmu ogólnego obejmuje:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki ustalone rozkładem alarmowym przy zastosowaniu instalacji alarmowej;
 - 2) sprawdzenie obecności załogi;
 - 3) sondowanie zęz i zbiorników balastowych;
 - 4) przygotowanie pomp i ich uruchomienie;
 - 5) przygotowanie wyposażenia awaryjnego, ewentualnie przygotowanie plastra awaryjnego do założenia na uszkodzoną część kadłuba;
 - 6) uszczelnienie miejsca przecieku (założenie plastra awaryjnego, poduszki itp.);
 - 7) ocena skuteczności zastosowanej metody;
 - 8) omówienie i ocena ćwiczenia ze sprawdzeniem znajomości systemu balastowo-zęzowego przez załogę.
13. Alarmów próbnych oraz ćwiczebnych nie należy przeprowadzać bezpośrednio jeden po drugim, z wyjątkiem alarmów kompleksowych.

VII. Szkolenie i instruktaże na statku

1. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi statku, w tym wyposażeniem jednostek ratunkowych, przeprowadza się na statku możliwie najwcześniej, jednak niepóźniej niż w ciągu 2 dni po jego zatrudnieniu na statku.
2. Jeżeli członek załogi jest zatrudniony na statku w systemie planowej, regularnej rotacji, przeszkolenie, o którym mowa w pkt 1, powinien przejść w ciągu 2 dni od pierwszego zatrudnienia na statku.
3. Instruktaże w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi statku i przeżycia na morzu odbywają się w takich samych odstępach czasu, jak ćwiczenia. Poszczególne instruktaże mogą obejmować różne rodzaje środków ratunkowych statku, jednak całość tematyki wyposażenia ratunkowego i środków ratunkowych statku powinna zostać nimi objęta w okresie nie dłuższym niż 2 miesiące.
4. Każdy członek załogi otrzymuje instruktaż obejmujący co najmniej:
 - 1) sposób działania i użycie pneumatycznych tratw ratunkowych statku;
 - 2) zagadnienie hipotermii, udzielanie pierwszej pomocy w przypadku hipotermii oraz inne metody udzielania pierwszej pomocy;
 - 3) posługiwanie się środkami ratunkowymi statku w trudnych warunkach pogodowych i przy wzburzonym morzu;
 - 4) zakładanie i użytkowanie kombinezonu ratunkowego.
5. Szkolenie w posługiwaniu się tratwami ratunkowymi opuszczanymi przy pomocy żurawików odbywa się na każdym statku wyposażonym w takie tratwy nierzadziej niż co 4 miesiące. Jeżeli jest to praktycznie wykonalne, szkolenie powinno obejmować nadmuchiwanie i częściowe opuszczenie tratwy.
6. Każdą mesę i salę rekreacyjną należy wyposażać w podręczniki szkolenia opatrzone instrukcjami i ilustracjami dotyczącymi sposobu wykorzystania i użycia środków ratunkowych oraz najlepszych sposobów ratowania się.
7. W każdej mesie i sali rekreacyjnej powinien znajdować się podręcznik treningów ochrony przeciwpożarowej, napisany w języku roboczym załogi statku.

VIII. Zapisy alarmów i szkoleń

1. Przeprowadzone alarmy ćwiczebne i próbne należy zapisywać w dzienniku pokładowym.
2. W razie braku możliwości przeprowadzenia alarmu ćwiczebnego w odpowiednim terminie, należy dokonać zapisu w dzienniku pokładowym z podaniem przyczyn niewykonania ćwiczenia.

3. Wpisy, o których mowa w ust. 1, obejmują:
- 1) datę przeprowadzenia i czas trwania ćwiczenia i szkolenia;
 - 2) urządzenia i wyposażenie, jakich użyto w czasie ćwiczenia;
 - 3) stan działania drzwi wodoszczelnych i pożarowych oraz innych zamknięć;
 - 4) wyniki uruchamiania silników łodzi ratunkowych i ratowniczych;
 - 5) wyniki przeglądu wyposażenia łodzi, sprzętu ratunkowego, przeciwpożarowego i awaryjnego;
 - 6) liczbę uczestników ćwiczenia;
 - 7) ocenę ćwiczenia.

SPRZĘT POŻARNICZY I OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA STATKU

Część A**Rodzaj, liczba, rozmieszczenie i sposób przeprowadzania kontroli sprzętu pożarniczego na statku****I. Postanowienia ogólne**

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

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

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

UWAGI:

..... miejscowość, data	 podpis osoby upoważnionej
----------------------------	------------------------------------

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

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

²⁷⁾ W brzmieniu ustalonym przez § 1 pkt 8 rozporządzenia, o którym mowa w odnośniku 3.

II. Zasady rozmieszczania sprzętu pożarniczego

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

III. Gaśnice przenośne i przewoźne

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

IV. Przenośny zestaw pianowy

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

V. Wyposażenie strażackie

Zestaw wyposażenia strażackiego składa się z:

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

VI. Ucieczkowe aparaty oddechowe (EEBD)

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

VII. Wyposażenie statków w sprzęt pożarniczy i części zapasowe

1. Wyposażenie w sprzęt pożarniczy i części zapasowe statków podlegających Konwencji SOLAS powinno odpowiadać wymaganiom tej Konwencji, natomiast pozostałych statków – wymaganiom określonym w przepisach upoważnionej uznanej organizacji.
2. Statki o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej należy wyposażyć dodatkowo w:
 - 1) koc gaśniczy:
 - a) w sterowni – 1 sztuka,
 - b) w przedziałach maszynowych z silnikami o łącznej mocy:
 - do 368 kW – 1 sztuka,
 - od 368 do 735 kW – 2 sztuki,
 - powyżej 735 kW – 3 sztuki,
 - c) przy lądowiskach dla śmigłowca – 1 sztuka,
 - d) w wydzielonej kotłowni – 1 sztuka;
 - 2) sprzęt burzący (topór ciężki i łom) – 1 komplet na każdym pokładzie pomieszczeń mieszkalnych;
 - 3) wykrywacz gazów i 10 wskaźników rurkowych dwutlenku węgla dla statków wyposażonych w stałe instalacje gaśnicze na dwutlenek węgla. Jeżeli na statku jest analizator spalin, nie wymaga się wykrywacza gazów.

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

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

Uwagi:

1. Wyposażenie strażackie wymagane jest na statkach towarowych o pojemności brutto (GT) 150 jednostek i powyżej.
2. Minimalne wyposażenie w sprzęt pożarniczy statków niepodlegających Konwencji SOLAS o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej oraz jego rozmieszczenie ustala właściwy dyrektor urzędu morskiego – w ilościach niemniejszych niż podane w tabeli.

IX. Kontrola sprzętu pożarniczego

1. Gaśnice, aparaty oddechowe i uciezkowe aparaty oddechowe należy co 12 miesięcy poddawać okresowym przeglądom, które wykonują podmioty dokonujące atestacji urządzeń i wyposażenia statku, uznane przez administrację morską zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883 i 1535).
2. Na statkach podlegających Konwencji SOLAS sprzęt pożarniczy powinien być systematycznie kontrolowany i utrzymywany w stałej sprawności do natychmiastowego użycia przez oficera wyznaczonego przez kapitana statku, zgodnie z wytycznymi IMO¹⁾.
3. Na pozostałych statkach wewnętrzne kontrole sprzętu pożarniczego powinny być przeprowadzane co 3 miesiące przez kapitana statku lub wyznaczonego oficera pokładowego. Fakt przeprowadzenia kontroli odnotowuje się w dzienniku pokładowym.

¹⁾ Cyrkularz IMO MSC/Circ. 1432 z dnia 31 maja 2012 r. – Zmienione wytyczne w sprawie utrzymania i inspekcji systemów i urządzeń ochrony przeciwpożarowej (Dz. Urz. MliR z 2014 r. poz. 76).

Część B

Opracowywanie i przechowywanie planu ochrony przeciwpożarowej na statku

I. Postanowienia ogólne

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

II. Przepisy obowiązujące przy opracowywaniu planów ochrony przeciwpożarowej

Przy opracowywaniu planów należy w szczególności uwzględnić:

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

III. Zadania i przeznaczenie planu ochrony przeciwpożarowej

Plan powinien:

- 1) umożliwić załogom statków, jednostkom straży pożarnej i odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pożarowe pracownikom stoczni zapoznanie się z rodzajami i rozmieszczeniem:
 - a) posterunków dowodzenia i posterunków pożarowych,
 - b) przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych,

²⁾ Cykularz IMO MSC/Circ.451 z dnia 24 września 1986 r. – Wytyczne w sprawie rozmieszczenia planów ochrony przeciwpożarowej przeznaczonych dla lądowej straży pożarnej (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 76).

³⁾ Rezolucja IMO A.952(23) – Symbole graficzne stosowane na planach ochrony przeciwpożarowej na statkach, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 5 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 76). Na statkach zbudowanych przed dniem 1 stycznia 2004 r. na planach ochrony przeciwpożarowej nadal mogą być stosowane symbole podane w rezolucji IMO A.654(16) – Symbole graficzne stosowane na planach ochrony przeciwpożarowej, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne IMO w dniu 19 października 1989 r. (Dz. Urz. MInR z 2014 r. poz. 76).

- c) drzwi i zamknięcia otworów w przegrodach przeciwpożarowych,
 - d) dróg ewakuacji z rejonów i pomieszczeń statków,
 - e) urządzeń odcinających i wyłączających systemy wentylacji,
 - f) zbiorników paliwa i olejów smarowych z zaworami zdalnego odcinania,
 - g) urządzeń wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i alarmowych,
 - h) pomp pożarniczych z zaworami instalacji wodno-hydrantowej,
 - i) stałych instalacji gaśniczych oraz przenośnego sprzętu pożarniczego zainstalowanego na statku,
 - j) ucieczkowych aparatów oddechowych,
 - k) chemicznych ubrań ochronnych;
- 2) stanowić pomoc w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczej i szkoleniu załóg statków oraz jednostek straży pożarnej;
 - 3) stanowić podstawę prawidłowego rozmieszczenia przenośnego sprzętu pożarniczego na statkach w końcowej fazie budowy i w trakcie ich eksploatacji.

IV. Podziałka i format planu ochrony przeciwpożarowej

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

Do wykonania planu zaleca się przyjmowanie następujących podziałek:

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

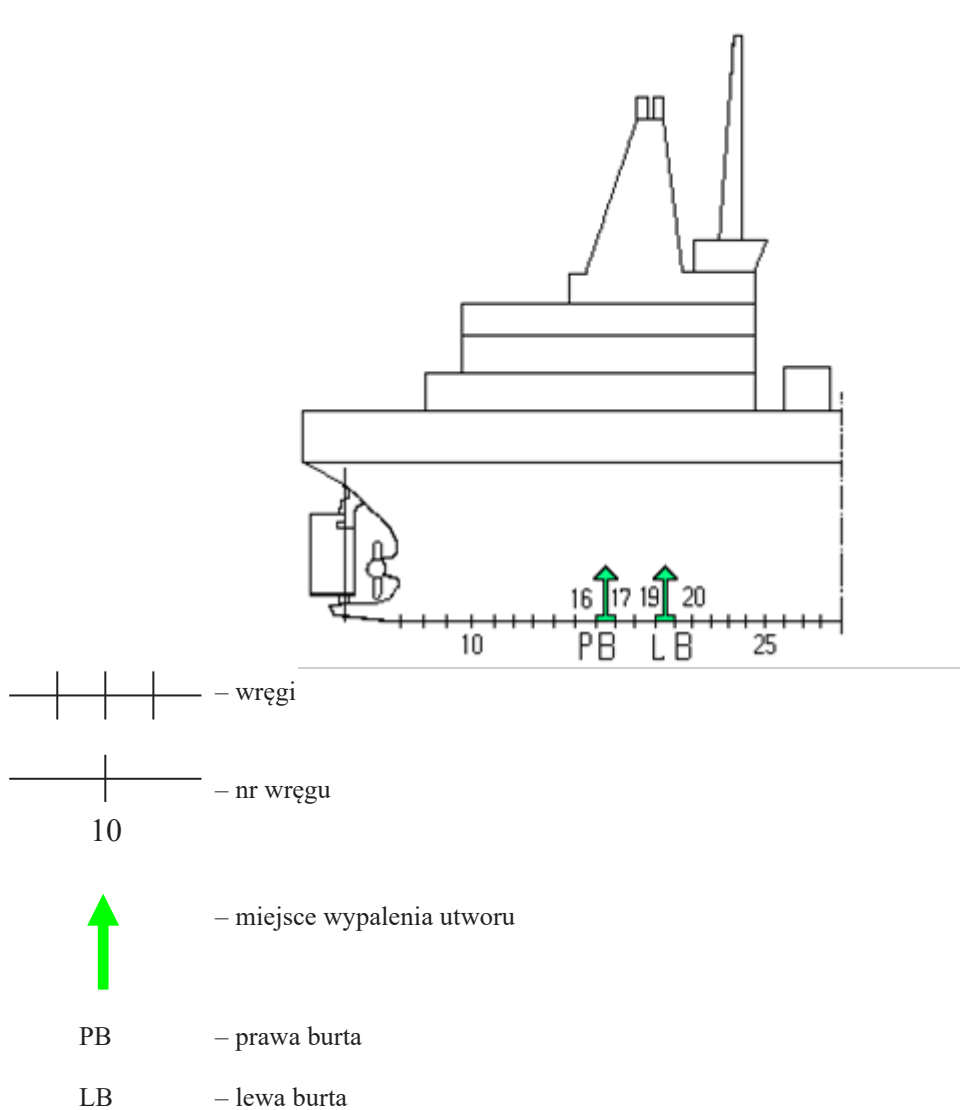
V. Rysunki planu ochrony przeciwpożarowej

- 1. Na planie jest zawarty przekrój wzdłużny statku w płaszczyźnie symetrii, widoki z góry wszystkich pokładów i platform oraz widok na zbiorniki denne paliwa.
- 2. Obrisy konstrukcji statku i jego wyposażenia, istotne dla bezpieczeństwa pożarowego, wykonuje się na planie czarnymi liniami. Na plan nie należy nanosić szczegółów, które nie obrazują ochrony przeciwpożarowej statku, ponieważ mogłyby zmniejszyć czytelność planu lub uniemożliwić w szczególności naniesienie w odpowiednich miejscach właściwych symboli i opisów.

3. Na przekroju wzdłużnym lub na każdym pokładzie należy oznaczyć:
 - 1) rozmieszczenie posterunków dowodzenia i posterunków pożarowych;
 - 2) rodzaj i rozmieszczenie przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych, dzielących przestrzeń kadłuba i nadbudówki (ewentualnie pokładówki) na odpowiednie strefy pionowe i poziome;
 - 3) drzwi w przegrodach przeciwpożarowych i szybach klatek schodowych ze stanowiskami sterowania nimi;
 - 4) schody, zejściówki, szyby dźwigów pionowych i luków transportowych umożliwiające dostęp do poszczególnych przedziałów, pomieszczeń i pokładów – z uwidocznieniem korytarzy, drzwi i dróg ewakuacyjnych;
 - 5) urządzenia zdalnego wyłączania wentylatorów, zamykania otworów kanałów wentylacyjnych, świetlików, przestrzeni pierścieniowych wokół kominów oraz innych zamknięć ograniczających ciąg oraz przenikanie dymu i płomieni;
 - 6) urządzenia do uruchamiania alarmu;
 - 7) rozmieszczenie centralek wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i ich repetytorów oraz pomieszczenia chronione;
 - 8) rozmieszczenie stałych instalacji gaśniczych ze stanowiskami ich uruchamiania oraz pomieszczenia chronione tymi instalacjami;
 - 9) pompy pożarnicze ze stanowiskami ich uruchamiania i rozmieszczeniem zaworów hydrantowych oraz łączników międzynarodowych;
 - 10) rozmieszczenie zbiorników paliwa i olejów smarowych ze stanowiskami zdalnego zamykania zaworów odcinających;
 - 11) rozmieszczenie sprzętu pożarniczego.
4. Na poszczególnych pokładach powinny być naniesione pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe i przemysłowe wraz z korytarzami przyległymi do tych pomieszczeń oraz pomieszczenia ładunkowe, pomieszczenia kategorii specjalnej i pompownie.
5. W pomieszczeniach maszynowych należy zaznaczyć obrysami silniki główne, kotły parowe, spalarki, zespoły prądotwórcze, zbiorniki sprężonego powietrza, zbiorniki paliwa i oleju smarowego o pojemności 1 m³ oraz główne tablice rozdzielcze.

Dla statków zbudowanych w dniu 1 stycznia 2013 r. i później na przekroju wzdłużnym planu należy zaznaczyć za pomocą strzałki (na zielono) usytuowanie miejsca do wypalania otworów ewakuacyjnych z pomieszczenia maszynowni. Miejsce to należy zaznaczyć na kadłubie statku w sposób trwały, w uzgodnieniu z upoważnioną uznaną organizacją. Jeżeli jest to możliwe ze względu na konstrukcję statku, wymiary otworu nie powinny mieć mniej niż 600 mm szerokości i 900 mm wysokości.

Na statkach, gdzie odstęp między wręgami w przedziale maszynowym są mniejsze niż 600 mm, oznaczenie otworu, o którym mowa powyżej, nie jest wymagane. Przykład poprawnego oznaczenia otworu ewakuacyjnego na planie przedstawia poniższy rysunek.



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

VI. Oznakowanie planu ochrony przeciwpożarowej

1. Symbole graficzne powinny być naniesione na plan w takiej pozycji, w jakiej są usytuowane na tablicy symboli graficznych, z wyjątkiem symboli drzwi oraz strzałek określających kierunek ewakuacji.
2. Symbole graficzne powinny być nanoszone na plan możliwie dokładnie w miejscach odpowiadających rzeczywistemu położeniu urządzenia lub wyposażenia pożarniczego statku, a ich ogólna liczba powinna być podana w tablicy symboli.
3. Symbole graficzne, które nie mieszczą się w danym pomieszczeniu na planie, można umieszczać obok tego pomieszczenia na odnośnikach.
4. Pomieszczenia chronione jednocześnie instalacjami gaśniczymi i wykrywczymi można oznaczyć pojedynczymi symbolami czujek pożarowych odpowiedniego rodzaju w połączeniu z odpowiednimi symbolami obszarów chronionych.

5. Na plan nanosi się symbole graficzne wyposażenia pożarniczego – niemniej, niż wynika to z przepisów, o których mowa w części II.
6. Przegrody typu A-0, tworzące poprzeczne grodzie wodoszczelne, sięgające do pokładu grodziowego i dzielące statek na przedziały wodoszczelne, należy narysować pogrubioną linią ciągłą (o grubości około 1 mm). Nie wymaga się dodatkowego oznakowania tego typu przegród na rysunkach i tabliczce rysunkowej planu.
7. Symbole graficzne w tablicy symboli planu powinny być naniesione według kolejności numerów od dołu ku górze.
8. Obrysy zbiorników paliwa i olejów smarowych powinny być obramowane brązową linią.

VII. Opis planu

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

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

2. Na planie należy podać następujące dane statku:
 - 1) długość całkowitą;
 - 2) szerokość maksymalną;
 - 3) wysokość do pokładu głównego;
 - 4) pojemność brutto;
 - 5) moc silników głównych;
 - 6) ilość załogi i pasażerów;
 - 7) numer IMO.
3. Na planie należy opisać pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe, przemysłowe, ładunkowe, pomieszczenia kategorii specjalnej i pompownie. Opisy można nanieść w obrysie pomieszczenia, podając jego nazwę lub numer identyfikacyjny. W przypadku oznaczenia pomieszczeń numerami identyfikacyjnymi należy sporządzić osobną tabelę zgodnie z poniższym wzorem – z podaniem ich nazw.

WYKAZ POMIESZCZEŃ LIST OF ACCOMODATION	
Nr ident. <i>Ident. No.</i>	Nazwa pomieszczenia <i>Name of accommodation</i>

4. W osobnej tabeli należy opisać zbiorniki paliwa i oleju smarowego z podaniem ich pojemności – zgodnie z poniższym wzorem. Zamiast osobnej tabeli można opisać zbiorniki w miejscu ich usytuowania, jeżeli taka możliwość istnieje.

ZESTAWIENIE ZBIORNIKÓW TANK ARRANGEMENT			
Nr zbiornika <i>No. of tank</i>	Przeznaczenie <i>Purpose</i>	Położenie wr – wr <i>Location</i> <i>fr – fr</i>	Objętość m ³ <i>Volume</i> m ³

5. Aby zapewnić skuteczność gaśniczego działania dwutlenku węgla lub innego gazu obojętnego, który jest stosowany do gaszenia pożaru, na statkach wyposażonych w stałą gazową instalację gaśniczą:
- 1) należy przeprowadzić inwentaryzację wszystkich otworów zamykanych do siłowni okrętowych oraz ładowni, w szczególności drzwi, klap, żaluzji, głowic wentylatorów, ciągów, a następnie sporządzić zestawienie według poniższego wzoru.

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

- 2) wszystkie urządzenia odcinające wentylację na statku należy oznakować numerem nadanym w wykazie;
- 3) numerację otworów należy rozpocząć od najniższej położonego pokładu ku górze oraz od rufy do dziobu;
- 4) należy oznakować zamykane otwory, posługując się ustaloną w zestawieniu numeracją i według poniższych wzorów:
 - a) dla siłowni okrętowej znaki mają postać żółtego koła o średnicy 100 mm, w którym na środku jest czarna liczba zapisana cyframi arabskimi o wysokości 50 mm, określająca ustalony numer urządzenia zamykającego otwór wentylacyjny,



- b) dla ładowni statków znaki mają postać żółtego kwadratu o boku 100 mm, w którym na środku jest czarna liczba określająca ustalony numer.



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

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA STATECZNOŚCI
STATKÓW PASAŻERSKICH TYPU RO-RO

I. Szczególne wymagania stateczności statków pasażerskich typu ro-ro, dla których stosuje się wymagania prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90

1. Oprócz wymagań prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90, dotyczących podziału wodoszczelnego i stateczności w stanie uszkodzonym, statek powinien dodatkowo spełniać wymagania określone w ust. 2–7.
2. Podczas uwzględniania wpływu hipotetycznej ilości wody morskiej, która w wyniku uszkodzenia zgodnie z założeniem zgromadzi się na pierwszym pokładzie powyżej wodnicy konstrukcyjnej w pomieszczeniach ładunkowych ro-ro lub w pomieszczeniach kategorii specjalnej, określonych w prawidłe 3 rozdziału II-2 Konwencji SOLAS 90, zwanym dalej „uszkodzonym pokładem ro-ro”, przy przyjęciu, że pokład ten jest uszkodzony, powinny zostać spełnione postanowienia prawidła 8.2.3 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90.
3. Wymagania prawidła 8 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90 inne niż wskazane w ust. 2 nie muszą być spełnione, jeżeli są spełnione szczególne wymagania stateczności.
4. Przyjętą ilość wody, o której mowa w ust. 2, oblicza się na podstawie stałej odległości powierzchni wody:
 - 1) od najniższego punktu krawędzi pokładu ro-ro w rejonie uszkodzonego przedziału albo
 - 2) jeżeli krawędź pokładu ro-ro w rejonie uszkodzonego przedziału jest zanurzona – od wodnicy na wodzie spokojnej dla wszystkich kątów przechyłu i przegłębienia, wyznaczonej w następujący sposób:
 - a) 0,5 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi maksimum 0,3 m,
 - b) 0,0 m, jeżeli wolna burta po uszkodzeniu (f_r) wynosi minimum 2,0 m,
 - c) wartości pośrednie, wyznaczone za pomocą interpolacji liniowej, jeżeli pozostała wolna burta po uszkodzeniu (f_r) mieści się w przedziale 0,3–2,0 m– gdzie wolna burta po uszkodzeniu (f_r) jest minimalną odległością między uszkodzonym pokładem ro-ro a końcową wodnicą w rejonie uszkodzenia w rozpatrywanym przypadku awarii, bez uwzględnienia wpływu ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro.
5. Jeżeli statek jest wyposażony w wysoce wydajny system odwadniający, do obliczeń ilości wody, o której mowa w ust. 2, dopuszcza się przyjęcie stałej odległości powierzchni wody niższej od wartości obliczonej zgodnie z ust. 4.
6. W przypadku obliczeń dokonywanych dla statków uprawiających żeglugę w określonych i ograniczonych rejonach eksploatacji dopuszcza się zmniejszenie stałej odległości powierzchni wody obliczonej zgodnie z ust. 4, zastępując ją:
 - 1) wartością 0,0 m, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, wynosi co najwyżej 1,5 m;

- 2) wartością ustaloną zgodnie z ust. 2, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, wynosi co najmniej 4,0 m;
- 3) wartościami pośrednimi wyznaczonymi w drodze interpolacji liniowej, jeżeli znacząca wysokość fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, mieści się w przedziale 1,5–4,0 m, pod warunkiem że:
 - a) właściwy organ administracji państwa bandery statku uznał, że znacząca wysokość fali (h_s), charakteryzująca dany rejon, nie jest przekraczana z prawdopodobieństwem większym niż 10 % oraz
 - b) rejon eksploatacji statku oraz – jeżeli ma to zastosowanie – część roku, dla której określono znaczącą wysokość fali (h_s), są uwidocznione w certyfikatach statku.
7. Aby ocenić wpływ przyjętej ilości wody zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, o której mowa w ust. 2, stosuje się następujące wymogi:
 - 1) gródź poprzeczną lub wzdłużną uważa się za nienaruszoną, jeżeli wszystkie jej części znajdują się między pionowymi płaszczyznami położonymi z każdej burty statku i w odległości od zewnętrznego poszycia kadłuba równej 1/5 szerokości statku, określonej zgodnie z prawidłem 2 rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 90; odległość tę mierzy się prostopadłe do płaszczyzny symetrii statku na poziomie najwyższej podziałowej wodnicy ładunkowej;
 - 2) jeżeli kadłub został częściowo poszerzony, aby mógł spełnić niniejsze szczególne wymagania stateczności, stosuje się zwiększoną wartość równą 1/5 rzeczywistej szerokości statku, przy czym nie powinna ona wpływać na położenie przejść grodziowych, instalacji rurociągów i innych elementów, które zostało zaakceptowane przed tym poszerzeniem;
 - 3) szczelność grodzi poprzecznych lub wzdłużnych, uznanych za wystarczające do ograniczenia przyjętej ilości wody morskiej zgromadzonej na uszkodzonym pokładzie ro-ro, powinna być współmierna do wydajności systemu odwadniającego i powinna wytrzymywać ciśnienie hydrostatyczne wynikające z obliczeń stanów po uszkodzeniu statku.

Wysokość takich grodzi powinna wynosić co najmniej 4 m, jeżeli wysokość powierzchni wody nad pokładem nie jest mniejsza niż 0,5 m. Dla innych przypadków wysokość grodzi może być obliczona według wzoru:

$$h_{gr} = 8h_w$$

gdzie:

h_{gr} – oznacza wysokość grodzi,

h_w – oznacza wysokość powierzchni wody nad pokładem.

W każdym przypadku minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż 2,2 m, a w przypadku statku z podwieszanymi pokładami samochodowymi minimalna wysokość grodzi nie powinna być mniejsza niż wysokość do dolnej krawędzi podwieszonego pokładu samochodowego w położeniu opuszczonym;

- 4) w przypadku rozwiązań specjalnych, takich jak podwieszane pokłady o pełnej szerokości i szerokie szyby burtowe, na podstawie szczegółowych badań modelowych mogą zostać przyjęte inne wysokości grodzi;

- 5) wpływ przyjętej ilości zgromadzonej wody morskiej nie musi być brany pod uwagę dla przedziału z uszkodzonym pokładem ro-ro, pod warunkiem że przedział ten ma z każdej strony pokładu furty odwadniające, równomiernie rozmieszczone wzdłuż burt przedziału, spełniające następujące warunki:
- a) $A \geq 0,3 l$, gdzie A oznacza całkowitą powierzchnię furt odwadniających na każdej stronie pokładu [m^2], a l – długość przedziału [m] oraz
 - b) w najgorszych warunkach uszkodzenia statek powinien utrzymywać wolną burtę po uszkodzeniu (fr) o wartości co najmniej 1 m, bez uwzględnienia wpływu przyjętej ilości wody na uszkodzonym pokładzie ro-ro, oraz
 - c) górne krawędzie furt odwadniających powinny znajdować się niewyżej niż 0,6 m ponad uszkodzonym pokładem ro-ro, a dolne krawędzie furt powinny znajdować się niewyżej niż 2 cm nad pokładem, oraz
 - d) furty odwadniające powinny być wyposażone w urządzenia zamykające lub klapy, zapobiegające wdarcia się wody na pokład ro-ro i jednocześnie umożliwiające odprowadzenie wody, która może się zgromadzić na tym pokładzie;
- 6) jeżeli przyjmuje się, że gródź położona powyżej pokładu ro-ro jest uszkodzona, oba przedziały graniczące z tą grodzią należy przyjmować jako zatopione do tej samej wysokości, obliczonej zgodnie z ust. 4 lub 6.

II. Szczególne wymagania stateczności statków pasażerskich typu ro-ro, dla których stosuje się wymagania części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2020

Statek powinien spełniać wymagania części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2020, przy czym na zasadzie odstępstwa od wymagań przepisu 6.2.3 części B rozdziału II-1 Konwencji SOLAS 2020 wymagany wskaźnik podziału grodziowego R ustala się w następujący sposób:

Liczba osób na statku (N)	Wymagany wskaźnik podziału grodziowego (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

gdzie N – oznacza łączną liczbę osób na statku.