



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Jednostka do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego

- SPECYFIKACJA JEDNOSTKI -

Gdynia, dn. 12.06.2017r.

Spis treści	str.
Strona tytułowa	1
Spis treści	2
1. Statek ogólnie	4
1.1 Opis ogólny	4
1.1.1 Typ statku	4
1.1.2 Wymiary i parametry główne statku	4
1.1.3 Klasa statku	4
1.1.4 Zasięg i warunki żeglugi oraz prędkość jednostki	4
1.1.5 Materiały	5
1.1.6 Wykonawstwo	5
1.2 Przepisy i flaga	5
1.3 Opis techniczny, rysunki, instrukcje	5
1.3.1 Opis techniczny, plan ogólny i próby modelowe	5
1.3.2 Dokumentacja	6
1.3.3 Ramowy zakres dokumentacji zdawczej	7
1.3.4 Dostawa jednostki	8
1.3.5 Harmonogram budowy jednostki	8
1.4 Wodowanie i dokowanie	9
1.5 Próby i odbiory na uwięzi i w morzu	9
1.6 Gwarancja	10
1.7 Dostawcy	10
1.8 Zdanie statku	10
1.9 Urządzenia do pomieszczeń	10
2. Kadłub	11
2.1 Ogólnie	11
2.2 Prace kadłubowe	11
2.2.1 Piaskowanie, gruntowanie i zabezpieczenie powierzchni	11
2.2.2 Próby i zabezpieczenie zbiorników, grodzi, itp.	12
2.2.3 Badanie spoin	12
2.3 Wyposażenie kadłuba	12
2.3.1 Znaki na kadłubie i nadbudówce	12
2.3.2 Korki denne, skrzynie kingstonowe, studzienki zęzowe	12
2.3.3 Fundamenty	13
2.3.4 Odbojnice	13
2.4 Zabezpieczenie powierzchni z zewnątrz i wewnątrz	13
3. Pokłady	14
3.1 Pokład namiarowy (dach sterówki)	14
3.2 Pokład główny (ładunkowy – roboczy)	14
3.3 Pokład dziobowy	14
3.4 Kadłub	14
4. Wyposażenie pokładowe	15
4.1 Urządzenia dźwigowe	15
4.1.1 Dźwig pokładowy	15
4.2 Schody, pomosty, poręcze i drabinki	15
4.3 Włazy, pokrywy i luki	15
4.4 Drzwi wodoszczelne	16
4.5 Wyposażenie kotwiczno-cumownicze	16
4.5.1 Kotwica z łańcuchem	16
4.5.2 Wciągarka kotwiczna ze stoperami i rolkami kierującymi	16
4.5.3 Kabestan cumowniczy	16
4.5.4 Wyposażenie cumownicze stałe	16

4.5.5 Luźny sprzęt holowniczo-cumowniczy	17
4.6 Wyposażenie ratunkowe i ratownicze	17
4.7 Wyposażenie przeciwpożarowe	17
4.8 Maszt radiowo-nawigacyjny	17
4.9 Pozostałe wyposażenie pokładu	17
5. Pomieszczenia	18
5.1 Izolacja, panele szalunkowe, schody i drzwi , podłogi	18
5.2 Drzwi i okna	19
5.3 Wyposażenie i media w pomieszczeniach mieszkalnych i ogólnych	20
5.4 Sterówka	20
5.5 Magazyny	22
5.5.1 Magazyn bosmański – rufowy	22
5.5.2 Magazynek gospodarczy	22
6. Siłownia (Maszynownia)	22
6.1 Układ napędowy	22
6.2 Agregat prądowórczy	23
6.3 System sterowania	23
6.4 Urządzenia podnośne	23
7. Systemy rurociągów okrętowych	23
7.1 Ogólnie	23
7.2 Systemy chłodzenia silnika głównego, zespołu prądowórczego	24
7.3 System zęzowy	25
7.4 System przeciwpożarowy	25
7.5 System ogrzewania	25
7.6 System sanitarny i wody słodkiej	26
7.7 System sprężonego powietrza	26
7.8 Systemy alarmowe	27
7.9 System paliwowy	27
7.10 System wydechowy	27
8. Wentylacja, klimatyzacja, ogrzewanie	28
8.1 Klimatyzacja centralna	28
8.2 Klimatyzacja indywidualna	28
8.3 Wentylacja sanitariatów	28
8.4 Wentylacja kuchni	28
8.5 Wentylacja magazynów	28
8.6 Wentylacja siłowni	29
8.7 System centralnego ogrzewania	29
9. System hydrauliki siłowej	29
10. System elektryczny	29
11. Instalacja odgromowa	31
12. Sieć komputerowa i telewizyjna	31
13. Rozgłośnia statkowa i komunikacja między stanowiskami	32
14. Urządzenia łączności, nawigacyjne i sygnałowe	32
15. Części zamienne, narzędzia i inwentarze	41
16. Aktualne mapy, wydawnictwa i podręczniki nawigacyjne	43
17. Inne	44
18. Język dialogu	44

Jednostka do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego
SPECYFIKACJA JEDNOSTKI

1. Statek ogólnie

1.1 Opis ogólny

1.1.1 Typ statku

Przedstawiony w opisie technicznym statek to kuter hydrograficzny przeznaczony do prowadzenia prac związanych z obsługą oznakowania nawigacyjnego na obszarze Zalewu Wiślanego. Jednostka o konstrukcji stalowej całkowicie spawanej.

1.1.2 Wymiary i parametry główne statku

Długość całkowita*	Lc = 20,00 – 22,00 m
Szerokość konstrukcyjna*	Bk = min. 6,00 m
Szerokość całkowita (z odbojnicą)*	Bc = min. 6,20m
Zanurzenie konstrukcyjne	T = 1,20 – 1,30m
Zanurzenie maksymalne	Tmax = 1,40m
Wysokość powyżej linii wodnej (po złożeniu masztu)*	H= 5,00 m
Wysokość powyżej linii wodnej (z podniesionym masztem)*	H= 8,00 m
Wysokość wolnej burty w części rufowej	H _b = max. 1,00 m
Odstęp wręgowy*	s = 0,50 m

Wręgi – zagęszczające się w części dziobowej.

*/ - podane wartości zostaną uściślone w czasie projektowania w uzgodnieniu z Zamawiającym.
Ilość osób na statku: 3 osoby załogi + 7 pracowników (łącznie 10 osób)

1.1.3 Klasa statku

Statek ma odpowiadać wymaganiom Towarzystwa Klasyfikacyjnego odpowiednim dla klasy Polskiego Rejestru Statków :

*** mKM III [1] Lm2**

W dalszej części dokumentu hasła „Towarzystwo Klasyfikacyjne” i „klasyfikator” rozumiane będą jako Polski Rejestr Statków (PRS).

1.1.4 Zasięg i warunki żeglugi oraz prędkość jednostki

Prędkość ekonomiczna/marszowa Ve = 10,0 - 12,0 węzłów

Zasięg przy prędkości ekonomicznej wyniesie minimum 600 Mm, a autonomiczność żeglugi - 5 dni dla 6 osób.

Rejon żeglugi – Zalew Wiślany oraz żegluga przybrzeżna do 12 mil morskich od brzegu.
Praca jednostki na małych głębokościach, w rejonach dużego zamulenia i zapieszczenia.

Prędkość marszowa uzyskiwana przy 100% zapasach, 10 osobach, przy mocy ciągłej podanej przez producenta oraz warunkach: stan morza 3, siła wiatru 4.

Możliwość żeglugi przy stanie morza do 5.

Do powyższych założeń należy dobrać wielkości zbiorników: paliwa, wody, wód szarych i fekaliowy.
Wysokość jednostki przy złożonym maszcie od linii wodnej (wysokość w prześwicie) maksymalnie 5,00 m.

1.1.5 Materiały

Użyte będą jedynie materiały zatwierdzone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne. Materiały, urządzenia i wyposażenie łącznie z pozycjami podlegającymi klasyfikacji będą zgodne z uznanymi standardami przemysłowymi (ISO; PN, DIN; SUS i inne) oraz aktualnymi standardami Wykonawcy uzgodnionymi z Zamawiającym. Ewentualne odstępstwa będą możliwe wyłącznie po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Całe wyposażenie i wszystkie urządzenia związane z bezpieczeństwem statku i żeglugi statku będą zgodne z wymaganiami Towarzystwa Klasyfikacyjnego na użycie w warunkach morskich, powinny też być sprawdzone i posiadać atesty według wymogów Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Wszystkie materiały wyposażenia wewnątrz będą spełniały wymagania przepisów przeciwpożarowych i sanitarnych, Konwencji SOLAS oraz PRS, tam gdzie jest to wymagane.

Materiały będą posiadały atesty Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Stal, aluminium, stal nierdzewna odporne na wodę morską oraz będą posiadały akceptację Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Urządzenia i wyposażenie będzie zatwierdzone lub uznane przez Towarzystwo Klasyfikacyjne.

Wszystkie części oraz elementy wyposażenia muszą być fabrycznie nowe oraz wyprodukowane nie wcześniej niż w 2016 r.

1.1.6 Wykonawstwo

Statek będzie zbudowany zgodnie z dokumentacją projektową zatwierdzoną przez Towarzystwo Klasyfikacyjne i Zamawiającego. Zamawiający wymaga aby proces projektowania i produkcji był prowadzony w oparciu o system zapewnienia jakości ISO 9001 lub równoważny.

Wszystkie elementy złączne (jak śruby, nakrętki, podkładki, zawlecзки, kołki ustalające) będą wykonane ze stali nierdzewnej A4 (316L). Jeżeli przed przekazaniem statku Zamawiającemu ujawnione zostaną uszkodzenia tych elementów, to zostaną one wymienione na koszt Wykonawcy, a w przypadkach gdy dotyczyć to będzie rurociągów i urządzeń zawierających płyny lub gazy przeprowadzone zostaną ponownie próby szczelności.

Wszystkie zainstalowane na statku smarowniczki będą jednego typu.

1.2 Przepisy i flaga

Statek będzie spełniał wymagania ujęte w:

- Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS 1974) z aktualnymi poprawkami;
- Przepisach Klasyfikacji i Budowy Statków Morskich Polskiego Rejestru Statków z aktualnymi poprawkami;
- Przepisach Administracji Morskiej RP;
- Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki (MARPOL 73/78) z aktualnymi poprawkami;
- Konwencji w Sprawie Ochrony Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego (Helsinki 1974) z aktualnymi poprawkami;
- Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu (COLREG Collision Regulations);
- Rezolucjach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, IMO;
- Przepisach Państwowej Inspekcji Pracy;
- Przepisach Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Uwzględnione zostaną także inne Przepisy i Konwencje o ile z takim wymaganiem wystąpi PRS.

Statek będzie pływał pod banderą (flagą) Rzeczypospolitej Polskiej.

1.3 Opis techniczny, rysunki, instrukcje

1.3.1 Opis techniczny, plan ogólny i próby modelowe

Opis techniczny dotyczy wykonania i zdania statku. Szczegóły, które nie zostały w nim opisane, ale są wymagane przez Towarzystwo Klasyfikacyjne, przywołane Przepisy lub są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania statku, zostaną dostarczone i zamontowane bez dodatkowych kosztów ze strony Zamawiającego.

W przypadku niezgodności pomiędzy planem ogólnym, rysunkami i opisem technicznym, będą obowiązywały zapisy w opisie technicznym statku.

Plan ogólny jest rysunkiem poglądowym stanowiącym ogólną koncepcję budowy statku. Plan ogólny podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego przed dalszym procesem projektowania. Może on ulegać zmianom w trakcie opracowania projektu techniczno-klasyfikacyjnego (PTK) pod warunkiem uzgodnienia tych zmian z Zamawiającym.

Zamawiający podczas wykonywania projektu techniczno-klasyfikacyjnego zastrzega sobie prawo do wnoszenia uwag odnośnie wyglądu architektonicznego statku, które zostaną uwzględnione przez wykonawcę bez żadnych dodatkowych kosztów ze strony Zamawiającego.

Na etapie projektu techniczno-klasyfikacyjnego (PTK) zostaną przeprowadzone próby modelowe oporów kadłuba na spokojnej wodzie i na fali oraz zostaną uwzględnione ewentualne zalecenia z Basenu Modelowego dotyczące optymalizacji kształtu kadłuba. Należy zapewnić zamawiającemu udział w próbach modelowych. Wyniki badań modelowych zostaną przekazane Zamawiającemu w formie oficjalnego dokumentu.

1.3.2 Dokumentacja

Wykonawca wykona projekt techniczno-klasyfikacyjny i przedstawi go Zamawiającemu. Projekt będzie szczegółowo przedstawiał sposób wykonania kadłuba i wyposażenia statku w zakresie wymaganym dla uzyskania zatwierdzenia przez Towarzystwo Klasyfikacyjne oraz wszystkie parametry i szczegóły wykonania. Dokumentacja będzie wykonana według spisu rysunków opracowanego przez Wykonawcę, uzgodnionego z Zamawiającym i zatwierdzonego przez Towarzystwo Klasyfikacyjne. Dokumentacja projektu techniczno-klasyfikacyjnego oraz dokumentacja zdawczo-instrukcyjna będzie wykonana w języku polskim i angielskim. Karty Zmian wydawane w czasie budowy będą edytowane w języku polskim, lecz uaktualnianie dokumentacji na ich podstawie będzie wykonane w obu językach.

Zamawiający ma prawo rozszerzyć zakres dokumentacji PTK, jeżeli stwierdzi, że zaproponowany przez Wykonawcę zakres nie odzwierciedla pełnego zakresu tematów wymaganych dla poznania szczegółów wykonania statku. Wykonawca dokona rozszerzenia projektu o uzasadnione wymagania Zamawiającego bez żadnych dodatkowych kosztów ze strony Zamawiającego.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu 3 komplety dokumentacji PTK do akceptacji, z których 1 egzemplarz zostanie zwrócony Wykonawcy z ewentualnymi uwagami w terminie 15 dni roboczych od daty otrzymania.

W przypadku, gdy Zamawiający lub Wykonawca zechce wprowadzić do dokumentacji projektu techniczno-klasyfikacyjnego jakiegokolwiek zmiany lub modyfikacje techniczne w stosunku do wymagań niniejszego Opisu Technicznego, to może to nastąpić wyłącznie przy obopólnej zgodzie oraz bez zmiany wartości przedmiotu umowy (statku).

Rysunki projektu techniczno-klasyfikacyjnego wymagające zatwierdzenia przez dostawców urządzeń zostaną określone przez Wykonawcę w uzgodnieniu z Zamawiającym.

Akceptacja Zamawiającego nie jest równoznaczna z akceptacją Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Jeden komplet dokumentacji PTK zatwierdzonej przez PRS (z oryginalną pieczęcią PRS) wraz z kompletem Kart Zmian wydawanych w czasie budowy i zatwierdzonych przez PRS (z oryginalną pieczęcią PRS) w formie odbitek papierowych będzie przekazywany sukcesywnie bezpośrednio po ich zatwierdzeniu przez PRS.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dla potrzeb nadzoru dwa komplety (kopie papierowe) dokumentacji PTK oraz dwa komplety dokumentacji roboczej bezpośrednio po ich opracowaniu.

Wykonawca będzie dostarczał na bieżąco dwa komplety (kopie papierowe) uaktualnianej dokumentacji roboczej i kopie kserograficzne Kart Zmian do dokumentacji PTK i dokumentacji roboczej dla potrzeb prowadzenia nadzoru przez Zamawiającego.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu jeden komplet dokumentacji PTK oraz jeden komplet dokumentacji zdawczej w wersji pozwalającej na wprowadzanie zmian i modyfikacji dla potrzeb prowadzonego nadzoru oraz prac remontowych i modernizacji statku [dokumentacja na płycie/płytkach CD lub DVD w formacie doc; xls.].

Elektroniczna wersja dokumentacji zdawczej i instrukcyjnej oraz komplet wybranych i uzgodnionych dokumentów projektu roboczego będą przekazane Zamawiającemu w 3 kopiach papierowych oraz na płytach CD lub DVD w formacie PDF.

Płyta/płyty CD lub DVD z wersją elektroniczną dokumentacji PTK zatwierdzonej przez PRS, kompletem Kart Zmian i uaktualnionym kompletem dokumentacji PTK zostaną przekazane Zamawiającemu po zakończeniu budowy.

Poniżej przedstawiono minimalny zakres dokumentacji zdawczej jaką ma opracować Wykonawca i dostarczyć ją Zamawiającemu.

1.3.3 Ramowy zakres dokumentacji zdawczej

Dokumentacja teoretyczna i konstrukcyjna:

- Dokumenty wymagane przez PRS, jeżeli nie zostały wymienione poniżej;
- spis dokumentacji zdawczej;
- opis techniczny;
- plan ogólny;
- linie teoretyczne oraz tabela rzędnych;
- krzywe hydrostatyczne;
- pantokareny;
- obliczenia stateczności;
- obliczenia niezatapialności;
- zestawienie ciężarów;
- zład wzdłużny;
- zład poprzeczny;
- rozwinięcie poszycia;
- dno;
- grodzie wodoszczelne;
- burty;
- pokłady i ewentualne międzypokłady;
- nadbudówka;
- konstrukcja i takielunek masztu;
- plan bezpieczeństwa (safety plan);
- plan p.poż. (fire plan);
- plan schodów i barierek;
- plan włazów i pokryw luków;
- plan drzwi, iluminatorów i świetlików;
- plan izolacji i szalunków;
- plan pokrycia podłóg i pokładów;
- wykaz malowania i cementowania;
- plan ochrony katodowej;
- plan zbiorników wbudowanych i podwieszanych;
- plan anten,
- plan odbojnic,
- plan świateł i sygnałów nawigacyjnych,
- plan urządzeń kotwicznych i cumowniczych,
- bilans energetyczny,
- zalaminowane schematy elektryczne w tablicach i rozdzielnicach,
- informacja o stateczności dla kapitana statku;
- protokół z próby przechyłów;
- instrukcja zabezpieczenia niezatapialności statku;
- tabele skalowania zbiorników;
- objaśnienie znaków zanurzenia;
- plan i instrukcja dokowania wraz z instrukcją podnoszenia jednostki dźwigiem;

- plany i instrukcje obsługi wszystkich urządzeń pokładowych, maszynowych;
- obliczenie zasięgu pływania;
- plany wyposażenia pomieszczeń mieszkalnych i bytowych, gospodarczych i kuchennych oraz sterówki;
- spis rysunków dokumentacji warsztatowej;
- zestawienie wyników pomiarów i prób;
- plany i schematy instalacji elektrycznych, informatycznych, hydraulicznych, mechanicznych, systemów rurociągów okrętowych, wszystkich mechanizmów i urządzeń oraz systemów zainstalowanych na statku.

Dokumentacja instrukcyjna

- opisy, schematy, albumy i instrukcje eksploatacji wszystkich mechanizmów, urządzeń, systemów zainstalowanych na jednostce;

Świadectwa, wykazy oraz licencje

- świadectwa na materiały użyte do budowy jednostki, urządzeń i systemów zainstalowanych na jednostce wraz z ich wykazem;
- świadectwa na wszystkie mechanizmy, urządzenia i systemy zainstalowane na jednostce wraz z ich wykazem;
- oryginalne licencje, klucze software'owe i sprzętowe do oprogramowania zainstalowanego na jednostce wraz z ich wykazem;
- wykaz mechanizmów i urządzeń jednostki;
- wykaz części zapasowych wszystkich mechanizmów, urządzeń i systemów zainstalowanych na jednostce;
- wykaz inwentarza jednostki;

Gwarancje

- pisemne gwarancje w języku polskim na jednostkę, jak i na wszystkie mechanizmy, urządzenia i systemy na niej zainstalowane;

Cała dokumentacja w 3 egzemplarzach ze spisem treści (wersja papierowa oraz elektroniczna w formacie PDF) spakowana w pojemniki.

1.3.4 Dostawa jednostki

Miejscem dostawy statku: Zalew Wiślany, Port Elbląg, basen Sekcji Oznakowania Nawigacyjnego. Przeszkolenie załogi na Zalewie w pełnym zakresie obsługi zainstalowanych (podległych) urządzeń. Szkolenie prowadzone w języku polskim w wymiarze 20 godzin dla poszczególnych działów. Statek będzie przekazany Zamawiającemu w stanie czystym i całkowicie sprzątniętym. Usunięte zostaną ścieki i fekalia. Opróżnione i oczyszczone zostaną wszystkie zbiorniki za wyjątkiem zbiorników wytypowanych przez Zamawiającego do przyjęcia zapasów wody 100% i paliwa 100% przeznaczonych na pierwszy rejs.

Zbiorniki wody słodkiej zostaną napełnione wodą 2-krotnie przed zdaniem statku.

Szczególne uwagi zostaną zwrócone na oczyszczenie z substancji obcych rurociągów i urządzeń. Wszystkie urządzenia będą sprawne, a cały sprzęt oraz części zamienne będą zamocowane zgodnie z dokumentacją.

W przypadku konieczności przeprowadzenia statku z miejsca budowy na Zalew Wiślany, w przeprowadzeniu statku będzie uczestniczyła załoga Zamawiającego jako obserwatorzy, a statek będzie zaopatrzony przez Wykonawcę w wodę, paliwo i pozostałe zapasy wraz z żywnością pozwalające na bezpieczne przejście do portu macierzystego.

Przekazanie statku nastąpi po uzupełnieniu do 100% paliwa.

1.3.5 Harmonogram budowy jednostki

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania i dostarczenia Zamawiającemu pełnego harmonogramu planowanej budowy jednostki wraz z terminami dostaw znaczących elementów wyposażenia jednostki oraz etapami wykonawczymi budowy jak również terminami planowanych prób i odbiorów.

Harmonogram w przypadku zmian terminowych należy korygować na bieżąco i powiadamiać o powyższym fakcie Zamawiającego. Harmonogram budowy należy dostarczyć Zamawiającemu w terminie 14 dni od podpisania umowy.

Oprócz harmonogramu budowy jednostki, wykonawca sporządzi Harmonogram Rzeczowo Finansowy, który będzie załączony do oferty (zgodnie z wzorem zamieszczonym w formularzu oferty).

1.4 Wodowanie i dokowanie

Zamawiający zostanie powiadomiony przez Wykonawcę o terminie wodowania i dokowania z co najmniej 4 tygodniowym wyprzedzeniem.

Przed dokowaniem zostanie wykonana ochrona części podwodnej statku, a także zostanie zamontowana technologiczna ochrona katodowa.

Odstęp pomiędzy dokowaniem i zdaniem statku nie będzie przekraczał 30 dni.

Końcowa inspekcja będzie obejmowała sprawdzenie braku uszkodzeń kadłuba, śruby napędowej, steru, steru strumieniowego, powłok malarskich oraz wszystkich urządzeń i czujników zainstalowanych w kadłubie.

W każdej chwili przed zdaniem statku, jeżeli Zamawiający będzie miał uzasadnione podejrzenie uszkodzenia części podwodnej statku, potwierdzone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne, będzie mógł zażądać dokowania statku. Niezbędne naprawy zostaną wykonane na koszt Wykonawcy.

1.5 Próby i odbiory na uwięzi i w morzu

Wszystkie próby i odbiory częściowe będą zgłaszane pisemnie wpisem do Dziennika Budowy oraz e-mailem lub faksem do Kierownika Nadzoru wyznaczonego przez Zamawiającego.

Wykonawca będzie realizował prace zgodnie z harmonogramem budowy i prób. Zobowiązuje się do informowania Zamawiającego o zmianach harmonogramu budowy.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do odbioru prace zanikające. Zamawiający jest zobowiązany do dokonania ich odbioru lub ich zakwestionowania w terminie 10 dni roboczych od daty pisemnego zgłoszenia do odbioru.

Próby w morzu i na uwięzi zostaną przeprowadzone zgodnie z programem prób opracowanym przez Wykonawcę i zatwierdzonym przez Towarzystwo Klasyfikacyjne oraz organ Administracji Morskiej, a także zaakceptowanym przez Zamawiającego.

Wykonawca sporządzi raport z całego zakresu prób na uwięzi i prób morskich. Raport z prób zostanie dostarczony Zamawiającemu w ciągu 2 tygodni od zakończenia prób. Końcowa lista uwag, zaleceń i zmian Zamawiającego zostanie dostarczona Wykonawcy w ciągu 10 dni roboczych od dostarczenia raportu z prób. Właściwe próby będą ponawiane do momentu usunięcia wszystkich usterek i niesprawności oraz uwzględnienia uwag Zamawiającego.

Jeżeli w trakcie odbiorów częściowych i prób na uwięzi zostaną stwierdzone wady:

- nadające się do usunięcia, to muszą one zostać usunięte przed przystąpieniem do dalszego etapu prób, a próby w czasie, których one wystąpiły muszą zostać powtórzone.
- jeżeli stwierdzone wady są niemożliwe do usunięcia, to wadliwy element, urządzenie lub część statku muszą być usunięte i wymienione na nowe, wolne od wad, a próby w czasie których one wystąpiły muszą zostać powtórzone.

O próbach urządzeń wyposażenia statku u producenta (o ile będą prowadzone) Zamawiający zostanie poinformowany z wyprzedzeniem nie mniejszym niż 10 dni. Zamawiający może odstąpić od udziału w próbach u producenta w przypadku, gdy Wykonawca przedstawi świadectwo uznania Towarzystwa Klasyfikacyjnego dla producenta i typu zastosowanych urządzeń lub uzna na piśmie, że wybrany producent nie budzi jego zastrzeżeń.

Przed próbami w morzu napęd statku będzie testowany przy nabrzeżu aż do osiągnięcia wyników wstępnej regulacji satysfakcjonujących dostawców agregatu i napędu głównego. Zostanie także sprawdzona poprawność działania przyrządów i alarmów.

Urządzenia zostaną sprawdzone w stopniu niezbędnym dla osiągnięcia zgody Towarzystwa Klasyfikacyjnego i organów administracji morskiej na próby w morzu.

Po zakończeniu budowy statku i przeprowadzeniu wszystkich prób zdawczo-odbiorczych zostanie wykonana próba przechyłów statku w obecności przedstawiciela Towarzystwa Klasyfikacyjnego i Zamawiającego oraz zostanie wykonane obliczenie środka wyporu i masy statku.

Protokół zatwierdzony przez Towarzystwo Klasyfikacyjne określający stateczność statku zostanie dostarczony ze statkiem.

1.6 Gwarancja

Za projekt ogólny, szczegóły konstrukcyjne, zastosowane materiały, elementy wyposażenia, urządzenia oraz wykonanie statku w całości będzie odpowiedzialny Wykonawca.

Okres gwarancji jest zgodny z ofertą wykonawcy i jej zakres obejmuje statek oraz wszystkie urządzenia i systemy na nim zainstalowane. Serwis i rozpoczęcie napraw gwarancyjnych będzie miało miejsce w Polsce w terminie nie później niż 72 godziny od zgłoszenia. Po rozpoznaniu przyczyny i ustaleniu trybu usunięcia awarii, strony umowy uzgodnią ostateczny termin jej usunięcia.

Na okres prac gwarancyjnych (od momentu zgłoszenia awarii do zakończenia i momentu odebrania naprawy przez Zamawiającego) zostanie wstrzymany okres biegu czasu gwarancji dla naprawianego układu lub naprawianej części.

Zgłoszenie gwarancyjne oraz odebranie (uznanie wykonania) naprawy będzie miało formę pisemną.

1.7 Dostawcy

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu "Wykaz Producentów" obejmujący wszystkie ważniejsze urządzenia wpływające na bezpieczeństwo, parametry użytkowe i eksploatacyjne statku. Wybrani przez Wykonawcę dostawcy wyrobów przeznaczonych na statek będą posiadali uznanie Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Będą także posiadać serwis gwarantujący szybkie i sprawne usunięcie awarii oraz łatwy dostęp do części zamiennych, materiałów i wyrobów. Serwis w Polsce, najlepiej w województwie Pomorskim lub warmińsko – mazurskim.

1.8 Zdanie statku

Statek będzie przekazany przez Wykonawcę Zamawiającemu po wykonaniu zgodnie z Opiszem Technicznym i zatwierdzoną dokumentacją projektu techniczno - klasyfikacyjnego oraz po przeprowadzeniu wszystkich niezbędnych prób i zaakceptowaniu ich przez Towarzystwo Klasyfikacyjne oraz właściwe urzędy Administracji Morskiej.

Przed zdaniem statku wszystkie części zamienne, inwentarze i urządzenia będą załadowane i zamocowane w uzgodnieniu z załogą wyznaczoną przez Zamawiającego. Wykaz części zamiennych zostanie uzgodniony z Zamawiającym. Przekazanie statku Zamawiającemu odbędzie się zgodnie z zapisem w Umowie zawartej pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym. Dokonanie przez Zamawiającego odbioru końcowego nie wpływa na ewentualne roszczenia Zamawiającego z tytułu rękojmi, gwarancji i odpowiedzialności odszkodowawczej.

Dla silnika głównego, przekładni, zespołu prądotwórczego i pozostałych urządzeń należy dostarczyć zapas części i materiałów eksploatacyjnych na 3 lata po zakończeniu okresu gwarancji (filtry, wirniki gumowe, płyny, smary, żarówki, bezpieczniki itd.) wraz z wykazem dostarczenia.

1.9 Urządzenia do pomieszczeń

Wykonawca dostarczy następujące przedmioty dla wyposażenia pomieszczeń:

- telewizor o przekątnej 40"-42" (16:9) z możliwością pracy jako monitor (1920x1080)*** – 1 sztuka
- urządzenie VHF w mesie umożliwiające łączność radiową (repetytor VHF ze sterówki)
- radioodbiornik
- urządzenie wielofunkcyjne do kolorowego drukowania w formacie A4 oraz kolorowego kopiowania i skanowania (zamontować w pomieszczeniu sterówki)

***/ Podłączenie telewizora powinno oprócz sygnału TV zapewniać możliwość oglądania obrazu i fonii z sieci komputerowej statku, kamer statkowych oraz z Internetu.

Wykonawca zamontuje telewizor, a także dostarczy elementy służące do jego zamocowania.

Pomieszczenia jednostki pływającej muszą być wyposażone w gniazda dostępu do sieci Internet (LAN) oraz statkowej sieci wewnętrznej umożliwiającej łączność i przesyłanie danych. Systemy łączności wykorzystywane przez jednostkę pływającą powinny umożliwiać przesyłanie danych do Urzędu Morskiego w Gdyni.

2. Kadłub

2.1 Ogólnie

Konstrukcja kadłuba i nadbudówki będzie spełniać wszystkie wymagania przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego zgodne z zakładaną klasą lodową odpowiadającą Lm2 (PRS). Zastosowane zostaną wzmocnienia lodowe pozwalające na żeglugę statku w trudniejszych warunkach lodowych od dopuszczalnych dla znaku Lm2; wzmocnienia poza klasyfikacyjne (sposób i wykonanie wzmocnienia zostanie ściśle określone przez PRS)

Kadłub wykonany ze stali, zaś nadbudówka z aluminium. Kadłub z nadbudówką będą stanowiły wspólną strukturę wytrzymałościową.

Konstrukcja kadłuba będzie całkowicie spawana. Pawęż rufowa prosta, wzmocniona, z obłym stalowym przejściem z odbojnicą na pawęż. Trzon sterowy podparty. Płetwa sterowa w stosunku do płyty pawężowej cofnięta o min. 0,50 m.

Zostaną wykonane obliczenia wytrzymałości kadłuba z uwzględnieniem wzmocnień lodowych. Sposób wykonania tych obliczeń Wykonawca uzgodni z PRS.

Pokład samoodpływowy. Zastosowanie minimalnych wyoblenń poprzecznych w celu zapewnienia spływu wody.

Otwory w kadłubie będą zaopatrzone w odpowiednie zamknięcia spełniające wymogi funkcjonalne oraz wymagania klasyfikacyjne.

Wysokość kondygnacji nadbudówki będzie zapewniała wysokość w sterówce (w prześwicie) minimum 2200 mm. Na pozostałych kondygnacjach minimum 2000 mm.

Pokład główny (ładunkowo- roboczy) w części rufowej oraz pokład w części dziobowej będą drewniane – planki dębowe impregnowane o min. grubości 40 mm. W pokładzie ładunkowym – roboczym wykonać gniazda do mocowania pław.

Na pokładzie głównym, pokładzie dziobowym relingi zapewniające bezpieczne poruszanie się po jednostce, łatwo demontowalne w części roboczej pokładu. Składane relingi zostaną wykonane z rur nierdzewnych (wyjmowane z gniazd) wraz z nierdzewnymi łańcuchami zabezpieczającymi. Wytrzymałość oraz ilość stójek i łańcuchów wg wymagań przepisów.

W rejonie wszystkich fundamentów, usztywnienia pod nimi będą spawane spoinami dwustronnymi ciągłymi, które będą przedłużone o co najmniej 500 mm poza obrys spawanych do poszycia elementów fundamentu oraz o grubości wymaganej przez przepisy.

Kadłub z zewnątrz w części podwodnej będzie zabezpieczony farbami anty-porostowymi oraz w części nadwodnej farbami nawierzchniowymi w ustalonym z Zamawiającym kolorze. Sposób malowania i jego szczegóły zostaną określone w Planie Malowania uzgodnionym z wybranym Dostawcą materiałów konserwacyjnych, Towarzystwem Klasyfikacyjnym i Zamawiającym na etapie projektu techniczno-klasyfikacyjnego.

Zostanie zastosowana bierna ochrona katodowa (należy położyć duży nacisk na zabezpieczenie przed korozją galwaniczną) oraz system zabezpieczenia kingstonów przeciw obrastaniu.

Kadłub wyposażać dodatkowo w odpowiednie uchwyty do dokowania jednostki dźwigiem (w dokumentacji instrukcja podnoszenia jednostki).

2.2 Prace kadłubowe

2.2.1 Piaskowanie, gruntowanie i zabezpieczenie powierzchni

Blachy i profile na kadłub będą po spawaniu i odbiorze szczelności wykonanych spawów przez PRS zagruntowane. Malowanie zostanie wykonane według zaleceń producenta farb. Wszystkie spoiny zewnętrzne zostaną zagruntowane według praktyki stoczniowej uzgodnionej z Zamawiającym. Przed malowaniem należy usunąć nadmiary i odpryski spawalnicze. Wszystkie ostre krawędzie zostaną oszlifowane według ustaleń z Zamawiającym i wymaganiami producenta farb. Wszystkie blachy,

profile ze stali nierdzewnej i aluminium (jeśli takie zostaną zaprojektowane) będą starannie osłonięte przed uszkodzeniami mechanicznymi. Uszkodzone elementy lub arkusze blachy będą wymienione na nowe. Naprawa uszkodzonych powierzchni przez szlifowanie i polerowanie może być dopuszczona wyłącznie po akceptacji przez Zamawiającego.

2.2.2 Próby i zabezpieczenie zbiorników, grodzi, itp.

Wszystkie zbiorniki zostaną oczyszczone i zostaną wykonane próby ciśnieniowe w obecności Zamawiającego. Próby szczelności zostaną wykonane za pomocą sprężonego powietrza w trakcie budowy kadłuba, a próby wytrzymałościowe konstrukcji zbiornika będą wykonane w zbiornikach wybranych przez Towarzystwo Klasyfikacyjne poprzez zalanie wodą. To samo dotyczy małych zbiorników. Wszystkie przestrzenie zamknięte zostaną sprawdzone na szczelność przed izolowaniem i malowaniem.

2.2.3 Badanie spoin

Wykonawca wykona badania nieniszczące spoin konstrukcji kadłuba metodami w zakresie ustalonym z Towarzystwem Klasyfikacyjnym i przedstawi mu do akceptacji. Zamawiający otrzyma pisemne potwierdzenie poprawności wyników badań.

2.3 Wyposażenie kadłuba

2.3.1 Znaki na kadłubie i nadbudówce

Znaki zanurzenia, metryczne, zostaną umieszczone po obu stronach kadłuba na dziobie i na rufie. Znaki wykonane zostaną z blachy 4-6 mm, lokalizacja i forma zgodnie z Przepisami i dobrą praktyką morską.

Litery i cyfry nazwy statku zostaną wykonane z blachy 6 mm i przyspawane po obu burtach na dziobie. Nazwa statku i portu macierzystego zostaną umieszczone również na rufie.

Znak Zamawiającego (znak armatorski) będzie umieszczony w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym. Linie zanurzenia będą zaznaczone spoiną kroplową.

Znaki wolnej burty będą pospawane i malowane według certyfikatu wolnej burty.

Zbiorniki denne poniżej linii zanurzenia będą oznaczone na kadłubie spawami poprzecznie i podłużnie oraz numerem zbiornika według planu zbiorników.

Wszystkie pozostałe znaki będą oznaczone według wymogów Towarzystwa Klasyfikacyjnego i organu Administracji Morskiej.

Zamontowane wyposażenie elektroniczne w części podwodnej kadłuba zostanie oznaczone na burcie.

Oznaczenie wręgów zostanie wycięte z blachy 6 mm, kształt "diament" 50 x 100 mm, będzie przyspawane do każdego 2-go wręgu na poziomie pokładu głównego.

2.3.2 Korki denne, skrzynie kingstonowe, studzienki zęzowe

Skrzynie kingstonowe dla poboru wody dla pomp chłodzących, pompy ogólnego użytku, pompy pożarowej itp. będą znajdowały się w maszynowni.

Skrzynie kingstonowe będą miały dobry drenaż i dobre odpowietrzenie. Wyposażone będą w system oczyszczania sprężonym powietrzem. Każda ze skrzyń będzie odpowiednia dla ciągłej i jednoczesnej obsługi wszystkich systemów zasilanych z tej skrzyni.

Będzie przewidziana możliwość przełączenia wody, przeznaczonej dla systemów chłodzenia silnika głównego i agregatu prądotwórczego obsługiwanych przez kingstony na ssanie z rejonu w pobliżu linii zanurzenia w przypadku wejścia na mieliznę.

Studzienki zęzowe, zgodnie z wymogami Towarzystwa Klasyfikacyjnego, będą przewidziane w każdym przedziale wodoszczelnym i w miejscach gdzie konieczne będzie zastosowanie studzienek dodatkowych.

2.3.3 Fundamenty

Fundamenty pod małe uchwyty, takie jak rolki kierunkowe, przewłoki itp. będą zatwierdzone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne. Elementy niepodlegające Towarzystwu Klasyfikacyjnemu będą uzgodnione z Zamawiającym.

2.3.4 Odbojnice

Na wysokości pokładu głównego będzie zamontowana odbojnica gumowa pełna o wymiarach nie mniejszych niż 120x110mm lub odbojnica gumowa pełna profilowana jako półwałek o wysokości gumy przy burcie 120mm. W zależności od wysokości burt możliwe będzie zamontowanie dodatkowej odbojnicy gumowej wzdłużnej równoległej do pokładu powyżej linii wodnej, część pomiędzy odbojnicami na wysokości pokładu roboczego oraz śródkreściu łączona gumowymi odbojnicami ukośnymi co 1,5m, łącznie na długości ok. 10m x2 / 2 burty zewnętrzne. Wykonanie odbojnicy stalowej z półrury w części rufowej na ścianie pawężowej oraz po obu burtach na długości 3,00 m. Dodatkowo pod rolką rufową odbojnica stalowa – półwałek.

Ponadto w części dziobowej zostanie zainstalowana dodatkowa odbojnica dziobowa zabezpieczająca kadłub przy dobijaniu dziobem (wymiar odbojnicy zostaną ustalone w fazie projektu).

2.4 Zabezpieczenie powierzchni z zewnątrz i wewnątrz

Przygotowanie powierzchni do malowania, malowanie, naprawa miejsc uszkodzonych będzie wykonane zgodnie z procedurami pod nadzorem wytwórcy farb i Zamawiającego.

Inspektor wytwórcy farb będzie obecny w trakcie procesu malowania, dokona inspekcji i odbierze wszystkie prace. W wypadku powstania rozbieżności pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym decyzję ostateczną podejmie wytwórca farb.

Kolory ostatecznej warstwy określi Zamawiający po otrzymaniu od Wykonawcy propozycji architektonicznej statku w uzgodnieniu z architektem Wykonawcy. Dla wyceny należy przyjąć następującą kolorystykę: kadłub będzie wymalowany w kolorze niebieskim RAL 5017, zaś nadbudówka z zewnątrz będzie biała RAL 9003, pokład dziobowy będzie pomalowany w kolorze zielonym wg RAL 6029. Ostateczny projekt wymalowania oraz nr RAL będzie uzgodniony z Zamawiającym.

Materiały inne niż aluminium i stal nierdzewna, które pozostaną niepomalowane, będą odpowiednio zabezpieczone przed malowaniem.

Urządzenia i elementy wyposażenia na pokładach otwartych i w siłowniach, dostarczone do Wykonawcy, będą pomalowane zgodnie ze standardem określonym w planie malowania statku opracowanym przez Wykonawcę i uzgodnionym z Zamawiającym.

Ostateczną decyzję odnośnie kolorystyki powyższych urządzeń podejmie Zamawiający w uzgodnieniu z architektem (projektantem) Wykonawcy.

Rurociągi będą malowane i oznaczone zgodnie z wymaganiami Polskich Norm i przepisów PRS.

Malowanie zostanie wykonane metodą hydrodynamiczną lub pędzlem/wałkiem w rejonach, gdzie nie można zastosować malowania natryskiem (rurociągi z materiałów : stal nierdzewna – nie będą podlegały malowaniu tylko oznaczeniu rurociągu wraz z podaniem kierunku przepływu).

Spoiny, krawędzie oraz miejsca gdzie natrysk nie daje odpowiedniej grubości powłoki będą malowane ręcznie.

Malowanie będzie wykonane pod przykryciem, w warunkach pogodowych według zaleceń wytwórcy farb.

Powłoka malarska podwodnej części kadłuba będzie posiadała gwarancję na 5 lat eksploatacji.

Procedura malowania będzie zgodna z instrukcjami wytwórcy farb.

Grubość powłoki suchej według specyfikacji będzie osiągnięta w minimum 90% punktów pomiarowych. Jeżeli ten standard nie zostanie osiągnięty, dodatkowe malowanie będzie wykonane na koszt Wykonawcy według zaleceń wytwórcy farb.

Spoiny i miejsca uszkodzone w innych rejonach będą oczyszczone przez szlifowanie i polerowanie.

Pokład dziobowy będzie malowany farbami przeciwpoślizgowymi według zaleceń producenta farb.

Wytwórca farb zostanie uzgodniony pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym.

3. Pokłady

3.1 Pokład namiarowy (dach sterówki)

Na pokładzie namiarowym będą umieszczone:

- aluminiowy maszt sygnałowo - nawigacyjny, składany hydraulicznie
- na maszcie wykonane zostaną podstawy pod: światła nawigacyjne, antenę radaru, anteny radiowe, pozostałe anteny oraz zamocowane 2 flaglinki
- 1 stacja meteorologiczna z dodatkowymi czujnikami i przyrządami badawczymi – dane pomiarowe rejestrowane przez czujniki będą przekazywane do sterówki, stacja powinna dostarczać dane takie jak: temperatura, ciśnienie atmosferyczne, prędkość i kierunek wiatru – rzeczywista i pozorna, wilgotność itp.
- kompas magnetyczny z peryskopem, reflektor radarowy,
- stanowisko zrzutowe tratwy ratunkowej; tratwa 10 - osobowa zamocowana pasami wraz z zwalniakiem hydrostatycznym
- 1 reflektor w części dziobowej – szperacz o mocy nie mniejszej niż 1500W (sterowanie elektroniczne ze sterówki) oraz 2 naświetlacze skierowane na pokład roboczy; reflektor oraz naświetlacze zamocowane na nadbudówce
- antena radaru GPS, VHF, itp.

3.2 Pokład główny (ładunkowy- roboczy)

Powierzchnia pokładu ładunkowego drewnianego dębowego nie mniej niż 50m².

Na pokładzie głównym będą rozmieszczone:

- dźwig hydrauliczny do obsługi pław, umiejscowiony w PS statku
 - kabestan hydrauliczny – min. 3,5 t uciążu statycznego
 - miejsce sterowania dźwigiem i kabestaniem
 - rolka trałowa rufowa o $L_{min.}=3,00m$ oraz 2 szt. rolek pionowych na końcach rolki trałowej (rolka trałowa w obrysie kadłuba)
 - 2 rolki burtowe w obrębie pokładu roboczego
 - gniazda w pokładzie do mocowania pław
 - włazy do ładowni i maszyny sterowej na poziomie pokładu drewnianego
 - maksymalny ciężar ładunku na pokładzie – 5 ton
- Miejsca usytuowania zostaną uzgodnione na etapie PTK.

3.3 Pokład dziobowy

Na pokładzie dziobowym będą rozmieszczone:

- nadbudówka – ściany nadbudówki w obrębie kadłuba z przejściami zewnętrznymi wzdłuż burt; konieczna bezpośrednia widoczność pokładu roboczego ze sterówki - ze stanowiska sternika
- kabestan dziobowy (kotwiczny) hydrauliczny
- bakista wodoszczelna - schowek sprzętowy zamykany na kłódkę

Pokład dziobowy z nadbudówką wyniesiony nad poziom pokładu roboczego.

Pokład dziobowy drewniany – dębowy - grubość planki nim. 40 mm.

3.4 Kadłub

W kadłubie rozmieszczone będą:

- Skrajnik rufowy,
- Mesa (stół dla 6 osób z zabezpieczeniem w formie listew sztormowych, kanapy zamieniane na koje (dla 4 osób), krzesła z kompletnymi uchwytami sztormowymi,
- Kabina dla kapitana,
- Kabina dla mechanika,
- Kuchnia,
- Pomieszczenie z prysznicem,

- Toaleta ogólna - WC, pralnia,
- Siłownia (wyposażona dodatkowo w wirówkę paliwa z pompą transportową : paliwo pobierane ze zbiornika głównego/zbiorników głównych po odwirowaniu do zbiornika rozchodowego - w przypadku awarii wirówki dodatkowa pompa elektryczna dla transportu paliwa, sprężarkę na potrzeby gospodarcze o ciśnieniu 8-12 barów wraz ze 100 litrowym zbiornikiem, z wydzielonym przedziałem dla kotła CO),
- warsztat w siłowni – (wyposażony w stół, wiertarkę stołową, imadło),
- magazyn bosmański,
- magazyn farb,
- magazyn gospodarczy,
- pomieszczenia steru strumieniowego: dziób, rufa,
- skrajnik dziobowy,
- pomieszczenie hydrauliki siłowej,
- pomieszczenie stacji klimatyzacji,
- pomieszczenie stacji oczyszczania i uzdatniania wody (lampa UV, mineralizator), bojler-podgrzewacz elektryczny,

4. Wyposażenie pokładowe

4.1 Urządzenia dźwigowe

4.1.1 Dźwig pokładowy

Na statku w części rufowej na pokładzie głównym/roboczym zostanie zainstalowany hydrauliczny dźwig pokładowy do obsługi pław. Usytuowanie dźwigu w PS statku, możliwie jak najbliżej nadbudówki zapewniając optymalną przestrzeń ładunkową na pokładzie roboczym dla transportowanych pław.

- DOR dźwigu - 750 kg przy wysięgu 2,00 m za rufę
- Wymagany wysięg: za rufę – 2,00 m
- Wysokość podnoszenia nad pokład roboczy – min. 7,00 m
- Sterowanie dźwigiem z pokładu roboczego.

Widoczne oznaczenie DOR na dźwigu .

4.2 Schody, pomosty, poręcze, drabinki

Schody zewnętrzne będą wykonane ze stali. Stopnie tych schodów będą wykonane z blachy perforowanej 5mm, 2 drabinki na dach nadbudówki (pokład namiarowy) z uchwytem ułatwiającym wejście i zejście.

Schody do siłowni będą wykonane z aluminium. Stopnie tych schodów będą wykonane z blachy perforowanej 5mm. Podesty w siłowni wykonane z blachy aluminiowej perforowanej 5mm z wyciętymi otworami na dostęp do zaworów itp. Poręcze z rury stalowej powlekanej PCV.

Schody wewnętrzne wykonane z aluminium, a stopnie pokryte wykładziną przeciwślizgową (uzgodnioną z Zamawiającym) z umieszczoną na zewnętrznej krawędzi listwą antypoślizgową. Poręcze z rury aluminiowej pokrytej PCV.

Jednostkę należy wyposażyć w części rufowej w drabinkę nurkową składaną demontowalną.

Nie dopuszcza się stosowania krat gretingowych typu „plaster miodu”.

Na pokładzie głównym, pokładzie dziobowym relingi zapewniające bezpieczne poruszanie się po jednostce, łatwo demontowalne w części roboczej pokładu. Składane relingi zostaną wykonane z rur nierdzewnych (wyjmowane z gniazd) wraz z nierdzewnymi łańcuchami zabezpieczającymi. Wytrzymałość oraz ilość stójek i łańcuchów wg wymagań przepisów.

4.3 Włazy, pokrywy i luki

Włazy i pokrywy będą wykonane ze stali i będą posiadały izolację zgodną z planem izolacji pomieszczeń, jeżeli w dalszej części tekstu nie wspomniano inaczej.

Nad zespołem napędowym należy wykonać luk transportowy z pokrywą przykręcaną umożliwiając wyciąganie i wstawianie całego zespołu napędowego przez pokład główny- roboczy, w przypadku

niemożliwości wykonania takich luków transportowych (konflikt z częściami konstrukcji ścian nadbudówki), wówczas w miejscach usytuowania SG i przekładni oraz agregatu muszą pozostać wolne miejsca na burtach od rurociągów, kabli oraz innych instalacji tak, aby możliwe było wycięcie otworów w burtach dla wyciągania SG, przekładni oraz agregatu na zewnątrz bez demontażu innych systemów.

W pokładach zostaną zainstalowane włazy z zamknięciami śrubowymi dla dostępu do pomieszczeń steru strumieniowego podczas prac remontowych. Włazy do ładowni i maszyny sterowej na poziomie pokładu drewnianego.

Pozostałe włazy będą wykonane i usytuowane w miejscach zgodnie z przepisami.

4.4 Drzwi wodoszczelne

W przypadku konieczności komunikacji pomieszczeń przez grodzie zostaną zainstalowane drzwi grodziowe zamykane ręcznie. Szerokość drzwi grodziowych będzie wynosiła 600 mm, a wysokość zostanie dopasowana do wysokości przedziału statku.

Drzwi zamontowane w grodziach będą wodoszczelne. Drzwi oraz ich zamknięcie będą wykonane zgodnie z przepisami PRS.

4.5 Wyposażenie kotwiczno-cumownicze

4.5.1 Kotwica z łańcuchem

Jednostka zostanie wyposażona w:

- dwie kotwice o podwyższonej sile trzymania typu HHP (w tym jedna zapasowa) i masie określonej zgodnie z wymaganiami przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego;
- łańcuch kotwiczny; kaliber i długość według przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Kotwica zostanie umieszczona w kluzie kotwicznej płukanej wodą morską. Konstrukcja kluzy i typ zastosowanych kotwic powinny gwarantować właściwe układanie się kotwic w każdych warunkach. Zamawiający nie zaakceptuje kluzy, jeżeli konieczne będzie podnoszenie/opuszczanie kotwicy w celu właściwego ułożenia się w kluzie.

4.5.2 Wciągarka kotwiczna ze stoperem i rolkami kierującymi

Hydrauliczna wciągarka kotwiczna z cumowniczymi głowicami linowymi umieszczona zostanie w dziobowej części pokładu głównego.

Wciągarka kotwiczna będzie umożliwiała użycie łańcucha kotwicznego, według przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Sterowanie z pokładu dziobowego.

Zostaną zainstalowane dwie rolki kierunkowe dla kierowania liny cumowniczej na głowicę cumowniczą.

4.5.3 Kabestan cumowniczy

Kabestan z napędem hydraulicznym będzie umieszczony na pokładzie głównym - roboczym na rufie w pobliżu dźwigu. Uciąg statyczny kabestanu nie będzie mniejszy niż 3,5 tony. Sterowanie kabestanem zintegrowane z dźwigiem pokładowym. Kabestan dobrany według przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

4.5.4 Wyposażenie cumownicze stałe

Stale wyposażenie cumownicze składa się z nie mniej niż:

- 3 podwójnych pachotów (1 na dziobie, 2 na rufie) powiększonych do holowania, zgodnie z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego;
- 4 podwójnych pachotów cumowniczych
- 8 knag do mocowania odbijaczy, cum itp.
- 4 rolek cumowniczych
- miejsce magazynowania cum.

4.5.5 Luźny sprzęt holowniczo-cumowniczy

Statek zostanie zaopatrzone w zestaw lin cumowniczych zgodnie z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Hol zostanie dobrany zgodnie z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

4.6 Wyposażenie ratunkowe i ratownicze

Poszczególne elementy wyposażenia ratunkowego i ratowniczo- sygnalizacyjnego, ich rozmieszczenie i zamocowanie będzie zgodne obowiązującą Konwencją SOLAS i przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego oraz Komunikatem nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27 września 2010 r. w sprawie określenia ilości, rodzaju i rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych oraz minimalnego zestawu urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych i pełniących służbę państwową.

Będą zainstalowane :

- 1 cylindryczna tratwa ratunkowa 10 - osobowa w łozu zrzutowym, zamocowana pasem mocującym oraz zwalniakiem hydrostatycznym – z ważnymi atestami.
- 10 pneumatycznych kamizelek ratunkowych - będą przechowywane w kabinach i na stanowiskach wachtowych z ważnymi atestami.
- 10 kombinezonów ratunkowych przechowywanych w kabinach z ważnymi atestami.
- Koła ratunkowe z pławkami świetlnymi i rzutkami w liczbie zgodnej z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.
- Bosaki, statkowy zestaw do udzielania pierwszej pomocy z wyposażeniem,
- Wyrzutnie linki ratunkowej w liczbie zgodnej z przepisami administracji morskiej i Towarzystwa Klasyfikacyjnego z zachowaniem daty ważności.
- Komplet rakiet, pochodni ręcznych i sygnałów dymnych w wodoszczelnym pojemniku z zachowaniem dat ważności.
- Drabinka ratunkowa z ważnym atestem.
- 10 kamizelek asekuracyjno-roboczych (rozmiary do uzgodnienia z Zamawiającym)

Zestaw wyposażenia ratowniczo –sygnalizacyjnego zostanie dostarczony przez Wykonawcę na statek i będzie przechowywany w miejscu wymaganym przepisami.

4.7 Wyposażenie przeciwpożarowe

Jednostka zostanie w pełni wyposażona przez Wykonawcę w wymagany przepisami sprzęt ochrony ppoż. z ważnymi atestami taki jak : węże zamocowane w skrzynkach ppoż., prądownice, hydranty, gaśnice, toporki, łomy, koce gaśnicze, (dodatkowo patrz pkt. 7.4). Rozmieszczenie sprzętu ppoż. na statku zgodnie z przepisami z oznaczeniem odpowiednią tabliczką z symbolem używanym na planie ppoż. Wykonawca dostarczy „Instrukcje przeciwpożarową” oraz dostarczy i zamontuje w odpowiednich miejscach pożarnicze tablice informacyjne z napisem „NIEBEZPIECZEŃSTWO – DANGER” oraz „ NIE PALIĆ – NO SMOKING” zgodnie z przepisami. Dodatkowo należy wyposażyć jednostkę w dywaniki elektroizolacyjne, buty i rękawice elektroizolacyjne oraz kompletne ubranie strażackie.

4.8 Maszt radiowo nawigacyjny

Maszt nawigacyjny z pomostami dla anten radarowych, wspornikami świateł i anten, rejami na wysokości odpowiedniej do podwieszenia znaków sygnałowych i odpowiednim takielunkiem będzie usytuowany na pokładzie namiarowym. Konstrukcja masztu będzie kratowa ze wspornikami dla radaru, świateł nawigacyjnych i anten. Maszt będzie posiadał reje i gafel dla bandery.

Maszt wraz urządzeniami sygnałowo-nawigacyjnymi składany z napędem hydraulicznym. (Uwaga pkt. 1.1.2 dotycząca wysokości jednostki od linii wodnej przy złożonym maszcie).

4.9 Pozostałe wyposażenie pokładu

Pokład główny na rufie będzie wyłożony zaimpregnowanymi plankami drewnianymi – dębowymi o grubości minimum 40 mm.

Wejście na statek zostanie zlokalizowane w rejonie otwartego pokładu głównego w części rufowej na obu burtach. Statek zostanie wyposażony w kładkę - trap z pochylonymi stopniami, która będzie mogła być ustawiana w zakresie kątów nachylenia od 0° do 60°. Będzie ona składowana na pokładzie głównym w przystosowanych do tego uchwytach mocujących.

Umiejscowienie wejścia do sterówki zostanie ustalone w fazie projektowania jednostki.

Przewidziane będą:

- kosze na śmieci zgodnie z przepisami,
- inne drobne wyposażenie wymagane przez przepisy i dobrą praktykę morską.

Wykonawca dostarczy wszystkie niezbędne do prawidłowej eksploatacji statku wyroby, mechanizmy i urządzenia, które wynikną z dokumentacji przez niego opracowanej a nie zostały ujęte w tej części opisu technicznego.

Wszystkie tabliczki opisowe i informacyjne będą wykonane w języku polskim z materiału odpornego na korozję. Tabliczki będą przykręcane do podkładek (materiał zależny od miejsca montażu) spawanych do kadłuba lub elementów wyposażenia.

5. Pomieszczenia

Na statku zostanie przewidziany podział na przedziały przeciwpożarowe. Przedziały będą oddzielone od siebie ściankami o wymaganym przez przepisy stopniu ochrony.

Ciągi komunikacyjne łączące przedziały będą wyposażone w drzwi przeciwpożarowe samozamykające bez zatrasku.

Wszystkie urządzenia zamontowane w pomieszczeniach mieszkalnych, bytowych będą posiadały udokumentowane dopuszczenie do pracy przy wstrząsach, przechyłach i przegłębieniu.

Wszystkie sprzęty i urządzenia gospodarstwa domowego, które posiadają drzwi - wyposażone będą w fabryczne zamknięcia mechaniczne. Użycie wyłącznie zamków magnetycznych ze względów bezpieczeństwa jest niedopuszczalne.

5.1 Izolacja, panele szalunkowe, schody i drzwi, podłogi

System izolacji będzie zawierał konstrukcyjne zabezpieczenie przeciwpożarowe przedziału maszynowego, przestrzeni sterowania, roboczych, mieszkalnych, ciągów komunikacyjnych, przejść, pustych przestrzeni („koferdamów”) pod pomieszczeniami mieszkalnymi.

Izolacja akustyczna będzie wykonana z materiałów niepalnych i będzie spełniała warunki stawiane przez Międzynarodową Konwencję ICES.

Ściany zewnętrzne, grodzie i pokłady będą malowane według zaleceń producenta farb i izolowane warstwą wysokiej jakości wełny mineralnej o grubości minimalnej 150 mm.

Jeśli gdziekolwiek zostanie zastosowana pianka dźwiękochłonna będzie posiadała wymagane atesty dopuszczające jej stosowanie na statkach morskich i uznanie PRS. Inne równoważne rozwiązanie może być zastosowane po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Szalunki wewnętrznych ścian i grodzi, sufitów oraz ścianki wewnętrzne będą wykonane z systemów izolowanych paneli prefabrykowanych, stanowiących spójny system łącznie z elementami mocującymi i będą pochodziły od jednego dostawcy.

Zewnętrzna warstwa paneli będzie pokryta folią PCV i będzie łatwo zmywalna. Poszczególne panele będą łączone między sobą bez dodatkowych elementów. Konstrukcja paneli i płyt szalunkowych będzie dźwiękochłonna. Panele ścian będą posiadały grubość zapewniającą właściwą izolację akustyczną pomiędzy pomieszczeniami lecz nie mniejszą niż 25 mm. System paneli szalunkowych ścian i sufitów zostanie uzgodniony z Zamawiającym. Wybór typu paneli oraz ich koloru przez Zamawiającego nie będzie miał wpływu na zmianę ceny statku.

W pomieszczeniach mokrych zostaną zastosowane panele wodoodporne wykończone folią dekoracyjną w kolorze i gatunku uzgodnionym z Zamawiającym bez zmiany ceny statku. Ściany w kuchni będą wykonane z paneli ze stali nierdzewnej. Wykończenie paneli musi być odporne na zmywanie gorącą wodą i chemicznymi środkami czystości.

Obudowy okien będą izolowane.

Tonacja kolorystyczna w pomieszczeniach mieszkalnych, socjalnych będzie jasna, w odcieniu do uzgodnienia z Zamawiającym (półmat). Szczegółowe kolory i wzory zostaną uzgodnione z Zamawiającym.

Szalunki, meble i pulpity oraz zamontowane wyposażenie w sterówce i przyległych do niej pomieszczeniach będą matowe z materiału nie powodującego refleksów i odbić w warunkach pływania nocą. Kolor szalunków, mebli, pulpitów i pozostałych elementów wyposażenia zostanie zaproponowany przez architekta Wykonawcy i uzgodniony z Zamawiającym.

Podłogi w pomieszczeniach mieszkalnych, socjalnych i korytarzach przyległych do nich, przejściach i schodach będą wyrównane cienką masą 0-3mm i pokryte wykładziną winylową. Kolor zostanie uzgodniony z Zamawiającym. W każdej kabine mieszkalnej oraz pomieszczeniu kapitana zostaną zamontowane dodatkowo płytki dywanowe w sposób zapobiegający przed poślizgiem. Przewidziane będą chodniki rozkładane w korytarzach w rejonie kabin mieszkalnych i bytowych. Podłoga w sterówce i pomieszczeniu inspektorów wykonana ze sklejki wodoodpornej o odpowiedniej grubości, pokrytej wykładziną z winyleum i gumową matą przeciwślizgową. Podłoga w kuchni, WC i pomieszczeniu prysznicowa pokryta cienką warstwą betonu lekkiego, izolowana termicznie i wyłożona kafelkami, ściek wody do odpływu podłogowego. W pomieszczeniu prysznicowym podłoga podgrzewana.

W rejonie tablic rozdzielczych przewidziana będzie mata gumowa elektroizolacyjna -10mm, 10.000V . Kolory wykładzin podłóg zostaną uzgodnione z Zamawiającym.

Wykonawca może zastosować inne materiały wykładzin podłogowych oraz materiałów szalunkowych pod warunkiem, że będą posiadały odpowiednie atesty oraz po akceptacji przez Zamawiającego.

Wszystkie tkaniny użyte w pomieszczeniach mieszkalnych muszą posiadać atest przeciwpożarowy. Wszystkie materiały oraz sposób aranżacji wnętrz mieszkalnych i roboczych muszą się charakteryzować wysoką jakością użytych materiałów wykończeniowych oraz estetyką. Zamawiający wymaga, aby zostały one zaprojektowane przez kwalifikowanego architekta wnętrz i przedstawione do jego akceptacji.

5.2 Drzwi i okna

Drzwi do maszynowni zostaną wykonane według wymogów Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Drzwi prowadzące na pokład otwarty będą strugo-szczelne.

Wewnętrzne drzwi będą o odporności ogniowej jak ścianki, w których są mocowane stalowe ramy drzwi. Na drzwiach zostaną zainstalowane samozamykacze zgodne z wymaganiami przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Drzwi do kabin i innych pomieszczeń wentylowanych zostaną wyposażone w kratki wentylacyjne i wyjścia awaryjne. Wszystkie drzwi będą posiadały odpowiednie atesty. Kolor i wzór drzwi zostanie określony przez Zamawiającego. Drzwi do toalet będą wyposażone w zamki sanitarne. Szerokość drzwi ogólno-okrętowych będzie wynosiła 600 mm. Okucia drzwi – chromowany brąz, drzwi wyposażone w haczyki służące do otwarcia w dwóch pozycjach : na oścież i uchylone. Klucze do kabin numerowane po 2 szt. do każdego drzwi. Na statku zostanie zastosowany system klucza kapitańskiego do wszystkich pomieszczeń i drzwi.

Wszystkie okna w sterówce będą wyposażone w rolety zaciemniające nieprzepuszczające światła.

Sterówka wyposażona będzie w maksymalnie możliwą ilość okien umożliwiającą widoczność 360^o. W drzwiach sterówki przewidziane będą okna nieotwierane. Ostateczną wielkość okien w sterówce określi Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym biorąc pod uwagę spełnienie wymagań przepisów.

Będą przewidziane wycieraczki równoległe dla wszystkich okien dziobowych (przednich) w sterówce, oraz po dwie dla okien burtowych. Wszystkie wycieraczki z możliwością płynnego bezstopniowego sterowania, sterownie z 2 miejsc, sterowanie pozwalające na jedno przetarcie szyby.

Wszystkie szyby w sterówce ogrzewane elektrycznie w całości, doprowadzić nadmuchi na wszystkie szyby z systemu klimatyzacji dla ogrzewania lub niwelowania wilgoci (pary) na szybach.

Dla zmywania okien z wycieraczkami, należy zamontować dysze nad każdym oknem z podłączeniem do systemu powietrza i systemu wody sanitarnej ciepłej, na systemie powietrza i wody użyć zawory elektromagnetyczne. Środek okna będzie na wysokości 1500 mm nad poziomem podłogi.

Wszystkie okna wyposażać w obudowy z rowkiem do zbierania wody i z rurką odprowadzania wody do ścieku. Okna będą posiadały atest PRS.

5.3 Wyposażenie i media w pomieszczeniach mieszkalnych i ogólnych

Meble w kabinach mieszkalnych należy rozmieścić w sposób funkcjonalny. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji rozplanowanie kabin.

Kabina kapitańska wyposażona w koję o wymiarach 800mm x 2000mm z dwoma szufladami i bakistą, fotel biurowy z mocowaniem sztormowym, biurko, lampę biurową, lampę kojową, lampę oświetleniową sufitową, szafę na ubrania, szafkę na dokumenty, półki na dokumentację statkową, sejf, zegar okrętowy ścienny, szafka z lustrem, termometr, wieszaki na ubrania i ręczniki.

Kabina mechanika wyposażona w koję o wymiarach 800mm x 2000mm z dwoma szufladami i bakistą, fotel biurowy z mocowaniem sztormowym, biurko, lampę biurową, lampę kojową, lampę oświetleniową sufitową, szafę na ubrania, szafkę na dokumenty, półki na dokumentację statkową, zegar okrętowy ścienny, szafka z lustrem, termometr, wieszaki na ubrania i ręczniki.

Wszystkie kabiny mieszkalne wyposażone będą w meble w uzgodnieniu Wykonawcy z Zamawiającym.

Mesa będzie wyposażona w kanapę (z możliwością zamiany na koje dla 4 osób), stół z listwami na brzegach, 3 krzesła z mocowaniami sztormowymi, półka na książki, szafka pod telewizor z mocowaniem telewizora do szotu.

Meble we wszystkich kabinach mieszkalnych i mesie będą dobrej jakości i będą posiadały dopuszczenie do użytku na statku. Materiał na meble będzie trudnopalny i wodoodporny.

Kuchnia będzie wyposażona zgodnie z wykazem wyposażenia w pkt. 15, tzn. kuchenka elektryczna (płyta ceramiczna – 2 palnikowa, z zabezpieczeniami sztormowymi, piekarnik elektryczny), okap – pochłaniacz z wyciągiem na zewnątrz, lodówka z zamrażarką, zmywarka do naczyń, ekspres do kawy, czajnik elektryczny, kuchenka mikrofalowa, robot kuchenny, opiekacz do tostów, jednodomorowy zlewozmywak z blatem ze stali nierdzewnej, nad i pod blatem dobrane odpowiednio półki i szafki wykonane z materiałów wodoodpornych, blat kuchenny z półkami pod nim oraz szafkami nad nim, szafka na sprzęt do sprzątania. Wszystkie sprzęty i meble w mesie i kuchni wraz z planem rozmieszczenia należy uzgodnić z Zamawiającym i uzyskać akceptację Zamawiającego.

Pomieszczenie z prysznicem : kabina z przesuwными drzwiami i brodzikiem, uchwyty na ręczniki, półki wodoodporne na środki higieny osobistej, uchwyt do trzymania się, grzejnik do suszenia ręczników.

Toaleta ogólna – WC oraz pralnia, umywalka, szafki wodoodporne na środki czyszczące, uchwyty na ręczniki, lustro, grzejnik na ręczniki, pralko-suszarka.

Na statku zostanie zastosowany system klucza kapitańskiego do wszystkich pomieszczeń i drzwi.

Wszystkie gniazda elektryczne na napięcie 230 V będą podwójne z kołkiem uziemiającym po 4 gniazda elektryczne w każdej kabine oraz po 2 gniazda ładowania USB w każdej kabine, po 4x2 gniazda elektryczne w pomieszczeniu mesy oraz 2 gniazda ładowania USB, po 6x2 gniazda elektryczne w pomieszczeniu sterówki oraz po 4 gniazda ładowania USB, po 6x2 gniazda elektryczne w pomieszczeniu kuchni. Dodatkowo w pomieszczeniu sterówki jedno gniazdo 12V.

Blaty stołów wyłożone będą laminatem lub wykładziną przeciwślizgową i będą posiadały demontowalne/opuszczane listwy sztormowe. Rodzaj zastosowanego materiału i kolor mebli zostanie uzgodniony z Zamawiającym bez żadnych dodatkowych kosztów z jego strony.

Zastosowane zostaną uchwyty i mocowania sztormowe wszystkich mebli, zatrzaski dla zabezpieczenia szuflad przed otwarciem przy złej pogodzie oraz zamki.

Wszystkie kanapy będą posiadały siedziska na zawiasach i bakisty (skrzynie magazynowe) pod nimi.

5.4 Sterówka

Widoczność ze sterówki 360⁰ i spełniająca wymagania przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Okna w sterówce będą wyposażone w rolety przeciwsłoneczne foliowe, z folią polaryzującą, bez kaset, z prowadnicami żyłkowymi i mechanizmem łańcuszkowym.

Meble w sterówce będą dobrej jakości i będą posiadały dopuszczenie do użytku na statku. Materiał na meble będzie trudnopalny i wodoodporny. Meble pokryte będą odporną na uszkodzenia i

ścieranie folią dekoracyjną. Blaty stołów wyłożone będą laminatem i będą posiadały demontowalne/opuszczane listwy sztormowe. Rodzaj zastosowanego materiału i kolor mebli zostanie uzgodniony z Zamawiającym bez żadnych dodatkowych kosztów z jego strony. Zastosowane zostaną uchwyty i mocowania sztormowe wszystkich mebli, zatrzaski dla zabezpieczenia szuflad przed otwarciem przy złej pogodzie oraz zamki. W pomieszczeniach sterówki zamontowany zostanie 1 amortyzowany pneumatyczny fotel dla sternika z pasami bezpieczeństwa oraz systemem swobodnego obrotu fotela, regulacją podparcia pleców i posiadający zagłówek, umieszczony na szynach, taki jak KAB 524. Miejsce posadowienia fotela uzgodnione zostanie z Wykonawcą na etapie PTK. Dodatkowo w sterówce zamontowana zostanie kanapa rogowa dla min. 3-4 osób oraz stół przy tejże kanapie, całość usytuowania i rozmieszczenia zostanie uzgodniona na etapie PTK.

W sterówce umieszczone zostaną pulpity kontrolno-manewrowe :

- 2 manetki sterowania (oddzielić przesterowanie przekładni od ustawień obrotów SG)
 - wyświetlacze,
 - sterowanie sterów strumieniowych (dziobowego i rufowego),
 - sterowanie silnikiem,
 - odczyt alarmów i awaryjny stop silnika,
 - sterowanie pracą pomp zęzowych,
 - wyświetlacze : radaru, echosondy, DGPS, kompasu satelitarnego, dodatkowy odrębny wyświetlacz DGPS,
 - peryskop kompasu magnetycznego,
 - rozgłośnia manewrowa,
 - radiotelefon,
 - telefon GSM,
 - wyświetlacz anemometru (wiatromierza),
- oraz zegar, skrzynka na lornetki,
Koło sterowe oraz dublujący wolant sterowy.

Pulpity w sterówce zaprojektowane będą w sposób ergonomiczny umożliwiającą bezkolizyjną obsługę.

W pulpicie sterowniczym umieszczone zostaną 19" monitory LCD (3szt.) do zintegrowanego systemu nawigacyjnego.

Przed sternikiem lub na wprost na suficie należy umieścić takie wskaźniki i wyświetlacze (przed montażem uzgodnić miejsca z Zamawiającym) :

- obrotomierze,
- wskaźniki ciśnienia oleju SG i ZP,
- wskaźniki ładowania akumulatorów,
- wskaźnik ciśnienia oleju hydraulicznego,
- wskaźnik temperatur wydechu,
- wskaźnik temperatur chłodzenia (woda zaburtowa) oraz czynnika chłodzącego obiegu wewnętrznego,
- wskaźnik wychylenia steru,
- kontrolka ładowania akumulatorów rozruchowych,

Stan oraz praca wszystkich urządzeń będą monitorowane i sterowane ze sterówki.

Oświetlenie sterówki z funkcją ściemniania, przy każdym stanowisku w sterówce będzie lampka do czytania map z funkcją ściemniania.

W sterówce będą szafki i półki na dokumentację statkową.

Włączniki wycieraczek: miejsce sternika.

Po prawej stronie sternika umieścić należy takie zintegrowany panel wskaźników i przełączniki jak (przed montażem uzgodnić miejsca z Zamawiającym):

- wskaźnik zużycia paliwa przez silniki główne i agregaty,
- wskaźniki poziomu w zbiornikach (również wód szarych i fekaliowych),
- przełącznik pomp zęzowych (sterowanie ręczne / automatyczne),
- wskaźniki godzin pracy SG, ZP,

- wskaźniki napięcia i natężenia prądu z akumulatorów,
 - wskaźniki ZP : częstotliwość, natężenie i napięcie,
 - kontrolka poboru prądu z lądu,
- Dodatkowo w sterówce zamontowana zostanie :
- zamykana na klucz szafka,
 - panel sterowania alarmami przeciwpożarowymi,
 - tablica świateł nawigacyjnych TSN,
 - panel obsługi naświetlaczy pokładowych,
 - wyłączniki / włączniki awaryjne wentylatorów,
 - monitor do śledzenia obrazu z kamer monitorujących pokład

5.5 Magazyny

5.5.1 Magazyn bosmański - rufowy

Magazyn bosmański będzie wyposażony w zestaw regałów z półkami zabezpieczonymi listwami sztormowymi oraz złącze sprężonego powietrza.

Obciążenie obliczeniowe regałów 200 kg/m² dla każdego poziomu półki. Regały będą ze stali nierdzewnej, a półki będą wyłożone deskami sosnowymi. Szerokość desek nie mniej niż 80 mm. Szczelina między deskami nie będzie większa niż 10 mm. Na każdym regale będzie namalowana wartość dopuszczalnego obciążenia.

5.5.2 Magazynek gospodarczy

Magazynek gospodarczy będzie stanowiło wyodrębnione ściankami pomieszczenie, znajdujące się w rejonie kabin mieszkalnych, w korytarzu.

Będzie ono wyposażone w drzwi (dopuszcza się przesuwne) z blokadą mechaniczną. W magazynie będą wykonane półki na środki czystości ze sklejki lub innego równoważnego materiału. Półki będą posiadały de/montowalne zabezpieczenia sztormowe.

6 Siłownia (Maszynownia)

6.1 Układ napędowy

Do napędu (jeden zespół napędowy) jednostki zostanie zastosowany napęd oparty na silniku pracującym na olej napędowy z przekładnią redukcyjno-nawrotną. Napęd przekazywany przez linie wału (wykonany ze stali nierdzewnej i odwracalny) na śrubę napędową – sterowanie elektrycznie ze sterówki w kombinacji przesterowania przekładni oraz zmiany obrotów silnika głównego. Należy dobrać i zastosować system antywibracyjny taki jak „aquadrive” dla układu napędowego. Zamawiający dokona uzgodnień z Wykonawcą na etapie projektu techniczno-klasyfikacyjnego dotyczących wyboru rozwiązań łożyskowania z wykorzystaniem systemu antywibracyjnego, w skład którego wchodzi łożysko oporowe i przegub homokinetyczny oraz chłodzenia linii wału co nie może być podstawą do zmiany ceny kontraktowej statku. Sterowanie silnikiem i przekładnią za pomocą manetek. Tablice wskaźników w sterówce oraz w siłowni. Silnik główny będzie wyposażony we własne pompy i filtry olejowe.

Zespół napędowy będzie :

- generował niski poziom hałasu wywołany napędem,
- pracował poprawnie we wszystkich zakresach prędkości,

Stery strumieniowe (dziobowy oraz rufowy):

- dobrze zabezpieczone przed dostaniem się do tunelu pływających sieci, lin i innych przedmiotów oraz odporne na pracę w mule i piasku
- praca poprawna w zakresie prędkości od 0 do 4 węzłów.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wyboru producenta zespołu napędowego na podstawie najniższego poziomu generowanych hałasów i drgań oraz jego sprawności (stosunek zapotrzebowania mocy do uzyskanej prędkości w węzłach) oraz zużycia paliwa. Wybór zespołu napędowego wg tych kryteriów ma podstawowe znaczenie dla eksploatacji statku i nie może być podstawą do zmiany ceny kontraktowej statku. Wykonawca przedstawi w tym celu stosowne i

porównywalne dokumenty dostarczone przez producentów i poświadczone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne.

Moc silnika nie będzie mniejsza niż 350 kW – dobór mocy musi gwarantować uzyskanie zakładanych parametrów prędkości marszowej jednostki, tj. min. 12 węzłów, a moc sterów strumieniowych nie będzie mniejsza niż 30 kW każdy. Moc silnika i sterów strumieniowych Wykonawca zweryfikuje w trakcie opracowywania PTK.

6.2 Agregat prądotwórczy

Dla jednostki będzie przewidziane zasilanie z lądu o mocy pokrywającej zapotrzebowanie jednostki w energię z uwzględnieniem klimatyzacji statku w czasie postoju w porcie.

Statek będzie wyposażony w agregat prądotwórczy o mocy około 30 kW. Wykonawca zweryfikuje moc zainstalowanego agregatu w trakcie opracowywania projektu techniczno – klasyfikacyjnego.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wyboru agregatu prądotwórczego na podstawie najniższego zużycia paliwa oraz najniższego poziomu generowanych hałasów i drgań.

Wybór agregatu wg tych kryteriów ma podstawowe znaczenie dla eksploatacji statku i nie może być podstawą do zmiany ceny kontraktowej statku. Wykonawca przedstawi w tym celu stosowne i porównywalne dokumenty dostarczone przez producentów i poświadczone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne.

Agregat będzie zainstalowany w siłowni.

Agregat prądotwórczy zasilany paliwem tym samym co silnik główny.

W celu obniżenia hałasów na statku agregat prądotwórczy będzie zamocowany na amortyzatorach.

Przewody spalinowe będą posiadały tłumiki oraz kompensatory. Ich wsporniki będą wykonane z materiału tłumiącego drgania. Silnik agregatu będzie wyposażony we własne pompy i filtry olejowe.

Oprządkowanie dla zdalnego i lokalnego sterowania zostanie dobrane zgodnie z wymaganiami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Montaż agregatu zgodnie z wymogami Towarzystwa Klasyfikacyjnego i zaleceniami producenta.

6.3 System sterowania

System sterowania statkiem hydrauliczny z elektryczną synchronizacją.

Zamawiający dokona uzgodnień z Wykonawcą na etapie projektu techniczno-klasyfikacyjnego dotyczących wyboru rozwiązań sterowania jednostką. Wyposażyć jednostkę w system awaryjnego sterowania (rumpel). Rumpel zamocowany w miejscu widocznym (możliwy łatwy i szybki dostęp).

6.4 Urządzenia podnośne

W siłowni i pomieszczeniach steru strumieniowego należy zamontować niezbędną ilość zaczepów do zawieszenia wciągników.

7 Systemy rurociągów okrętowych

7.1 Ogólnie

Wszystkie systemy rurociągów nie wymienione w niniejszym rozdziale należy wykonać zgodnie z wymaganiami przepisów Klasyfikatora i FSC.

Systemy maszynowe będą wyposażone w automatyczny start/stop pomp awaryjnych i alarmy zgodnie z wymaganiami przepisów Klasyfikatora i FSC.

Rury będą położone w możliwie najprostszym sposobie i nie mogą być montowane w pobliżu tablic rozdzielczych, kabli, osprzętu elektrycznego. Rury paliwowe powinny być mocowane w bezpiecznej odległości od gorących powierzchni.

Przy montażu rurociągów unikać syfonów. Rury wyposażać w zawory zapewniające całkowite opróżnienie systemu w razie konieczności.

Wszystkie rury ze stali nierdzewnej oczyścić przed montażem. Rury hydrauliczne i paliwowe oczyścić wewnątrz. Po montażu, wszystkie rury oczyścić przez płukanie odpowiednim czynnikiem dla danego systemu, zgodnie z zaleceniami wytwórcy urządzeń.

Ogólnie: przewidzieć odpowiednią ilość zaworów odcinających na systemach wody chłodzącej, wody słodkiej, sanitarnej, grzewczej, tak aby umożliwić odcięcie różnych części systemów w przypadku konieczności naprawy bez konieczności zamykania całego systemu.

Prędkość przepływu w rurach zgodnie z zaleceniami PRS i producentów urządzeń.

Duże rury wykonać w sekcjach o odpowiedniej długości, aby zminimalizować prace demontażowe związane z dostępem w razie konieczności demontażu/montażu rur.

Rury o średnicy ponad 32 mm powinny mieć połączenia kołnierzowe.

Wszystkie rury powinny być dobrze zamocowane. Zastosowane uchwyty powinny chronić przed przekazywaniem ciepła, obciążeniem, wibracjami od konstrukcji nośnej do urządzeń i na odwrót.

Uchwyty rur chłodniczych wyposażone we wkładki izolacyjne pomiędzy rurami i uchwytami (drewno lub podobny materiał).

Wszystkie tabliczki opisowe i informacyjne będą wykonane w języku polskim z materiału odpornego na korozję. Tabliczki będą przykręcane.

Izolacja rur

Materiały do izolacji rur powinny spełniać wymagania PRS i zapewniać dobrą izolację cieplną.

Zabezpieczenie rur

W miejscach narażonych na uszkodzenia mechaniczne rury powinny być zabezpieczone.

Łączniki elastyczne lub kompensatory powinny być użyte w miejscach, gdzie rury są narażone na naprężenia z powodu zmian temperatury, wibracji lub odkształcenia kadłuba.

Hałas spowodowany wibracją rur powinien być usunięty przez zastosowanie dodatkowych uchwytów lub zastosowanie innych środków.

Rury powinny być zamontowane tak, aby zapewnić dobry dostęp do obsługi lub napraw w przyszłości.

Dolne części systemów wyposażać w korki ściekowe lub zawory.

Rury ze stali nierdzewnej użyć tam gdzie inny materiał nie jest wyspecyfikowany.

Wszystkie rurociągi systemowe oznaczone odpowiednimi kolorami wraz z oznaczeniem kierunku przepływu.

Zawory

Zawory o średnicy $D_z=50$ i mniejsze metalowe ze stali nierdzewnej rozbieralne, typu kulowego. Zawory powyżej $D_z=50$ powinny mieć korpusy stalowe z brązowymi siedzeniami i grzybkami, wrzeczona ze stali odpornej na wodę morską lub inne zaproponowane przez Wykonawcę uzgodnione z Zamawiającym (bez wpływu na koszty jednostki).

Zawory szybkozamykające

Zawory szybkozamykające zatwierdzonego typu zamontować na zbiornikach paliwowych zgodnie z przepisami.

Panel zdalnego zrywania z dźwigniami (lub z pompą ręczną, zaworami itp.) oraz instrukcja obsługi powinny być zlokalizowane w innym dogodnym miejscu.

Pompy - ogólnie

Wszystkie pompy będą wyposażone w manometry na wejściu i wyjściu. Zaprojektowana wydajność pomp powinna być obliczona dla silników elektrycznych pracujących przy 50 Hz jeśli nie opisano inaczej. Pompy powinny mieć wysoką wydajność. Dobór pomp powinien być oparty na kalkulacji spadku ciśnienia w całym systemie. Wszelkie niezbędne regulacje muszą być wykonane poprzez wymianę wirnika, a nie przez dławienie lub by-pass. Wszystkie pompy powinny być tego samego wytwórcy, o ile to możliwe.

Napęd elektryczny pomp

W miarę możliwości zastosować silniki elektryczne tego samego producenta dla wszystkich pomp.

7.2 Systemy chłodzenia silnika głównego, zespołu prądotwórczego

System chłodzenia jako denno-burtowy oparty na magistrali kingstonowej: zasowy (zawory), kosze i zawory, skrzynie kingstonowe – wszystkie elementy dobrane z uznaniem klasyfikatora i zatwierdzone przez klasyfikatora. Rurociągi systemu oraz poszczególne składowe wykonane ze stali nierdzewnej. System chłodzenia ma zapewnić utrzymanie odpowiednich temperatur przy pracy silnika głównego i

agregatu. Na statku będzie zamontowany skuteczny system odmrażania (grzania) koszy kingstonowych. Ze względu na rejony pływania należy założyć konieczność łatwego i częstego otwierania w celu czyszczenia wkładu sitowego koszy kingstonowych.

Systemy chłodzenia wszystkich silników : głównego jak i agregatowego oparty na systemie dwu-obiegowym. W systemie pompy wody morskiej i obiegu wewnętrznego napędzane od silników, skuteczne chłodnice, termostaty, zbiorniki uzupełniające lub nadmiarowe dla płynu obiegu wewnętrznego.

7.3 System zęzowy

Na statku będzie zainstalowany system zęzowy zapewniający osuszenie pomieszczeń statku.

W skład systemu będą wchodziły:

- 2 pompy główne zainstalowane w siłowni. Będą one pracowały zamiennie – jedna w roli pompy głównej, druga w roli pompy rezerwowej;
- pompa oleju zużytego do odpompowania zawartości zbiornika ścieków olejowych do końcówki ze złączką uniwersalną na pokładzie;
- ręczna pompa zęzowa zainstalowana w pomieszczeniu dziobowym. Będzie służyła do wypompowywania wody z pomieszczeń;
- odpowiednie rurociągi (materiał rur – stal nierdzewna);
- skrzynia zaworowa zęzowa z odpowiednią ilością połączeń

Ssanie pomp będzie się odbywało z następujących przestrzeni :

- skrzynie kingstonowe;
- studzienki zęzowe;
- pomieszczenie siłowni ;
- pomieszczenia sterów strumieniowych ;
- pozostałe miejsca według wymogów Towarzystwa Klasyfikacyjnego

7.4 System przeciwpożarowy

Na statku zostanie zainstalowany system przeciwpożarowy w skład którego między innymi wejdzie system stałego gaszenia maszynowni gazem (FM200 lub Novec 1230) z elektryczną i manualną aktywacją systemu, kompletny system wykrywania pożaru zgodny z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Wymagane hydranty na pokładach zgodnie z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Dodatkowo przewidziany hydrant na dziobie.

W skład systemu wchodzi 2 pompy wody morskiej ogólnego użytku.

Pompa wody morskiej ogólnego użytku będzie jednocześnie pompą główną systemu przeciwpożarowego.

Rurociągi wykonane zostaną ze stali nierdzewnej.

7.5 System ogrzewania

Na statku będzie zainstalowany system centralnego ogrzewania

System ogrzewania będzie używał dwóch równoczesnych źródeł ciepła:

- wstępne źródło grzania od systemu chłodzenia silnika i agregatu prądotwórczego.
- system grzania od kotła CO opalanego paliwem MDO,

Moc kotła ustali Wykonawca na podstawie opracowanego PTK.

Podczas pracy silnika z małym obciążeniem, kocioł opalany paliwem automatycznie będzie dostarczał dodatkowo potrzebną energię.

Jeśli silnik nie posiada odrębnego systemu grzania np. grzałki elektrycznej w wyposażeniu standardowym wówczas należy użyć każdy z wymienników jako wstępne grzanie silnika zasilane kotłem opalonym paliwem MDO – maksymalny czas grzania nie dłużej niż 6 godzin.

Kocioł wyposażony w wymiennik płytowy do podgrzewania wody, wyposażony w pompę obiegową, termostat, filtr paliwa i układ wydechu suchego. System centralnego ogrzewania powinien być kompletny, ze wszystkimi elementami koniecznymi do pracy.

System zaprojektować tak, aby dostarczał wodę ciepłą do następujących celów:

- grzanie wody sanitarnej;
- grzanie centralki klimatyzacyjnej;
- grzejniki w pomieszczeniach mieszkalnych, socjalnych, służbowych, kuchni, WC.
- grzanie separatora paliwa i podgrzewanie zbiorników rozchodowego i osadowego;
- wszystkie pomieszczenia techniczne wymagające ogrzewania.

Każdy grzejnik będzie wyposażony w zawór termostatyczny na wlocie oraz zawór odcinający na wlocie i wylocie wody z grzejnika.

Rurociągi wody grzewczej będą izolowane.

W siłowniach zamontować nagrzewnice wentylatorowe. Równoważne rozwiązanie ogrzewania siłowni może być zastosowane przez Wykonawcę po akceptacji Zamawiającego.

Wydajność grzejników i nagrzewnic oraz parametry wody grzewczej określi Wykonawca w ramach PTK.

Przewidziane będą dwie pompy cyrkulacyjne, z których jedna będzie pracować jako pompa awaryjna. System będzie podłączony do zbiornika wyrównawczego o odpowiedniej pojemności.

Czynnik w systemie: woda + dodatek płynu przeciw zamarzaniu w wymaganej ilości.

Przewidziany będzie układ do napełniania wodą słodką z zaworem automatycznym, zaworem spustowym, z pompą ręczną do pompowania płynu przeciw zamarzaniu do systemu oraz pozostałym niezbędnym osprzętem.

Rury stalowe nierdzewne.

W pomieszczeniach socjalno- bytowych zamontować dodatkowo grzejniki elektryczne.

7.6 System sanitarny i wody słodkiej

Na statku zostanie zainstalowany system wody sanitarnej. W jego skład wchodzi:

- urządzenia hydroforowe wody słodkiej i morskiej;
- zbiorniki wody słodkiej;
- pompa transportu wody słodkiej;
- pompa cyrkulacyjna wody słodkiej zapewniająca ciągłą dostawę wody ciepłej do wszystkich odbiorów ciepłej wody słodkiej;
- wymienniki ciepła na rurociągach chłodzenia silnika głównego i agregatu prądotwórczego w siłowni.
- stacja oczyszczania i uzdatniania wody wyposażona (lampa UV, mineralizator);
- elektryczny podgrzewacz wody słodkiej;
- odpowiednie rurociągi (rury wodne nierdzewne izolowane).

Do węzłów sanitarnych i kuchni będzie doprowadzona woda słodka ciepła i zimna.

Na statku zostanie zainstalowany system wody sanitarnej. W jego skład wchodzi:

- pompa ścieków szarych;
- pompa ścieków czarnych;
- pompa ścieków szarych/czarnych;
- znormalizowane złącza zdawcze;
- zbiornik ścieków szarych;
- zbiornik ścieków czarnych.

Ścieki z węzłów sanitarnych i kuchni będą odprowadzane do odpowiedniego zbiornika ścieków.

7.7 System sprężonego powietrza

W siłowni będzie zainstalowany kompresor sprężonego powietrza z końcówkami typu szybkozłącza. Wysokociśnieniowe przewody sprężonego powietrza zakończone zaworami i korkami będą w siłowni oraz wyprowadzone na otwarty pokład główny. Ciśnienie sprężonego powietrza będzie wynosiło 8-12 bar.

7.8 Systemy alarmowe

Na statku zostanie zainstalowany system alarmu ogólnego oraz system alarmowy pożarowy wykonany zgodnie z wymaganiami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Alarmy zostaną zamontowane w taki sposób, aby sygnał akustyczny był słyszany w każdym pomieszczeniu. Dodatkowo do głośnego alarmu akustycznego w przestrzeniach maszynowych zostanie zamontowane pulsujące światło.

Instalacja alarmu ogólnego będzie dawała sygnał alarmowy za pomocą syreny okrętowej. Sygnał alarmowy będzie zgodny z wymaganiami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Wskaźniki sygnalizacji alarmowej w siłowni i sterówce takie jak :

1. wysoka temperatura czynnika chłodzącego lub wody chłodzącej silnika głównego
2. niskie ciśnienie oleju smarowego silnika głównego
3. niski poziom wody chłodzącej silnika głównego
4. zawodniony filtr paliwa
5. brak przepływu cieczy chłodzącej silnika głównego
6. wysoka temperatura powietrza doładowującego silnika głównego
7. zagrożenie pożarowe
8. wysoki poziom wód zęzowych w przedziałach,
9. wysoki poziom w zbiorniku fekaliowym,
10. niskie ciśnienie/poziom oleju hydraulicznego przekładni
11. wysoka temperatura wody chłodzącej przekładnię
12. Wskaźnik napełnienia wszystkich zbiorników

Dodatkowo na jednostce należy zamontować system alarmu antywłamaniowego oparty na czujnikach ruchu w pomieszczeniach sterówki, mesie, korytarzach, zamkach magnetycznych w drzwiach. Dodatkowe powiadomienie o alarmie antywłamaniowym na wskazany numer telefonu komórkowego.

7.9 System paliwowy

Bunkrowanie paliwa odbywać się będzie przez wlew wyposażony w złącze do zbiorników paliwa wyposażonych w odpowietrzenia, czujniki dla wskazań elektronicznych poziomu paliwa oraz sondy ręczne do każdego zbiornika (skala w litrach). Pompy transportowe paliwa umożliwiające balastowanie paliwem. W systemie paliwowym zamontowana wirówka paliwa z pompą transportową umożliwiającą przetransportowanie odwirowanego paliwa do zbiornika rozchodowego dla SG i ZP. Zbiornik rozchodowy z systemem powiadomienia o niskim stanie paliwa w zbiorniku oraz możliwością współpracy z wirówką w automacie. Zbiornik rozchodowy wyposażony dodatkowo w szklane płynowskazy. W systemie zawory umożliwiające odcięcie i ominięcie wirówki oraz napełnienie zbiornika rozchodowego elektryczną pompą transportową. Zbiorniki wyposażone w zawory szybkiego odcinania paliwa zgodnie z przepisami klasyfikatora. Ze zbiornika rozchodowego podawane zostanie paliwo do SG i ZP pompami mechanicznymi zamontowanymi na silniku. Dodatkowo przed podaniem paliwa do pomp wtryskowych lub pompowtryskiwaczy paliwo zostanie przefiltrowane przez filtry właściwe dla zamontowanego silnika. Ze zbiornika rozchodowego zasilany zostanie również kocioł do ogrzewania.

Pojemność zbiorników paliwa musi uwzględniać wymagany zapas do pracy ciągłej zgodnie z czasem autonomiczności jednostki.

7.10 System wydechowy

System wydechowy silnika spalinowego skutecznie redukujący poziom hałasu. System wydechowy mokry - chłodzenie wodą morską, wyprowadzone na burty w części rufowej, wydech osłonięty. Uzgodnienia na etapie projektu.

Układ wylotu spalin z kotła, suchy wyprowadzony ponad pokład namiarowy.

8. Wentylacja, klimatyzacja, ogrzewanie

Wszystkie otwory wentylacyjne na pokłady otwarte będą wyposażone w żaluzje i zamykane pokrywy wodoszczelne, zawiasy i zamknięcia ze stali nierdzewnej.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wyboru wentylatorów i centrali klimatyzacyjnej na podstawie najniższego zużycia energii oraz najniższego poziomu generowanych hałasów i drgań bez żadnych dodatkowych kosztów z jego strony. Wykonawca przedstawi w tym celu stosowne i porównywalne dokumenty dostarczone przez producentów i poświadczone przez Towarzystwo Klasyfikacyjne.

W celu obniżenia hałasów na statku wentylatory i centrala klimatyzacyjna zostaną posadowione na podkładkach antywibracyjnych. Przewody wentylacyjne będą elastycznie zamocowane.

Wszystkie tabliczki opisowe i informacyjne będą wykonane w języku polskim z materiału odpornego na korozję. Tabliczki będą przykręcane.

8.1 Klimatyzacja centralna

Wszystkie pomieszczenia mieszkalne, mesa, kuchnia, sterówka będą obsługiwane za pośrednictwem centrali klimatyzacyjnej.

Klimatyzacja w oparciu o „wodę lodową”. Wydatek centrali klimatyzacyjnej zostanie zweryfikowany na etapie projektu technicznego.

Centrala klimatyzacyjna zostanie wykonana w standardzie morskim z wentylatorem, filtrem, nagrzewnicą, chłodnicą, nawilżaczem. Czerpnia chłodzona wodą zaburtową - miejsce montażu zostanie uzgodnione pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą na etapie projektu bez wpływu na koszt jednostki.

Stacja klimatyzacji wyposażona w pompę obiegową wody lodowej rozprowadzającej do wszystkich klimatyzowanych pomieszczeń, gdzie będą znajdowały się indywidualne klimatyzatory (wymiennik z dmuchawą) dobrane do kubatury poszczególnych pomieszczeń, gdzie zostaną zamontowane. Możliwość pracy w odwróconym obiegu jako grzanie (dla temperatury wody morskiej powyżej 7⁰C).

Kanały ssące będą wbudowane w konstrukcję kadłuba i będą posiadały szczelne pokrywy rewizyjne dla czyszczenia i konserwacji. Przewody klimatyzacyjne nawiewowe prowadzone do punktu nawiewu będą typu spiro. Będą miały średnicę odpowiednią do zapewnienia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wszystkie kolana i złączki powinny zapewniać przepływ bez zawirowań.

Sterówka wyposażona będzie w anemostaty.

W pomieszczeniach klimatyzowanych będzie możliwość indywidualnego ustawienia temperatury za pomocą sterownika.

8.2 Klimatyzacja indywidualna

Nie przewiduje się indywidualnych klimatyzatorów dla poszczególnych pomieszczeń.

8.3 Wentylacja sanitariatów

Do wentylacji sanitariatów będzie wykonany oddzielny system wyciągowej wentylacji wymuszonej, z regulowanym przepływem. Regulacja będzie się odbywała za pomocą regulowanych dysz powietrza wylotowego.

8.4 Wentylacja kuchni

Kuchnia będzie wyposażona w oddzielny wentylator ssący bezpośrednio z nad trzonu kuchennego, zapewniający skuteczne odprowadzenie oparów kuchennych.

Wylot powietrza zaopatrzony będzie w de/montowalny i możliwy do czyszczenia filtr wykonany z blachy nierdzewnej. Wydajność wentylatora określi wykonawca dla 10-krotnej ilości wymian powietrza w ciągu godziny.

8.5 Wentylacja magazynów

Realizowana będzie poprzez odgałęzienie z systemu wentylacji pomieszczeń.

8.6 Wentylacja siłowni

Dostawa powietrza do siłowni będzie realizowana za pomocą wentylatorów. Ilość wentylatorów, ich wydatek i ich rozmieszczenie zostaną ustalone na etapie PTK. Wlot powietrza zlokalizowany będzie możliwie wysoko.

Wylot powietrza wyprowadzony będzie poprzez szyby maszynowe lub kanały wyciągowe.

Sterowanie, włączanie i wyłączanie wentylatorów w siłowni oraz w sterówce.

8.7 System centralnego ogrzewania

Wszystkie kabiny mieszkalne, sterówka i mesa będą dodatkowo ogrzewane przy pomocy instalacji centralnego ogrzewania przy zastosowaniu grzejników wodnych zasilanych kotłem olejowym.

Kocioł olejowy będzie służył do ogrzewania pomieszczeń w czasie postoju w porcie, a także podczas rejsu w wypadku awarii podstawowych systemów ogrzewania (nagrzewnica centrali klimatyzacyjnej).

Grzejniki wyposażone będą w automatyczny zawór na wlocie i zawór odcinający na wylocie.

9. System hydrauliki siłowej

Dźwig pokładowy, kabestan rufowy, kabestan dziobowy (kotwiczny), stery strumieniowe oraz mechanizm składania masztu będą zasilane centralnym zespołem pompowym.

Sterowanie wciągarką kotwiczną będzie lokalne.

Rurociągi będą wykonane z rur stalowych nierdzewnych precyzyjnych, przystosowanych do złąbek z pierścieniem samo-zaciskającym. Rury będą zgodne z przepisami Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Rurociągi hydrauliczne będą zamocowane na uchwytych elastycznych z poliamidu.

Wykonawca zapewni prowadzenie rurociągów na statku w taki sposób, aby ich długość na pokładach otwartych została ograniczona do minimum. Ograniczyć do minimum prowadzenia rurociągów przez pomieszczenia mieszkalne. Prowadzenie rurociągów wyłącznie pod podłogą.

Wszystkie tabliczki opisowe i informacyjne będą wykonane w języku polskim z materiału odpornego na korozję. Tabliczki będą przykręcane.

10. System elektryczny

Zasadniczym rodzajem prądu elektrycznego na statku będzie prąd przemienny 3 fazowy o napięciu 400V i częstotliwości 50 Hz z uziemionym punktem zerowym, lecz bez wykorzystania kadłuba statku jako przewodu powrotnego. Powyższe napięcie będzie transformowane na napięcie 230V, 50Hz.

Transformator separacyjny zamontowany na stałe z zabezpieczeniami, umożliwiający zasilanie jednostki pływającej w energię elektryczną w czasie postoju z lądu, dołączony przewód do zasilania energią z lądu o długości nie mniejszej niż 50 metrów wraz z podłączeniem typu EURO IP-65, (dodatkowo wyposażać jednostkę w dwa kable o długościach 20 i 30m z możliwością łączenia w całość), licznik poboru energii elektrycznej wraz z wyłącznikiem głównym całego przyłączenia z lądu.

Rozdzielnica zasilana z lądu zainstalowana na pokładzie otwartym i wyposażona w wyłącznik samoczynny, woltomierz i wskaźnik wirowania faz, z możliwością przeniesienia mocy zasilającej równoważnej prądowi nie mniejszemu niż 63 A. Wielkość obciążenia prądowego rozdzielnic zostanie potwierdzona przez Wykonawcę stosownymi obliczeniami i odpowiednio skorygowana do ich wyników.

Poszczególne rodzaje urządzeń zasilane będą wyżej wymienionymi napięciami:

- Odbiory siłowe oraz częściowo urządzenia gospodarcze,
- Oświetlenie oraz częściowo urządzenia gospodarcze,
- Grzejniki,
- Urządzenia radiowe,
- Urządzenia nawigacyjne,
- Automatyka,
- Urządzenia sygnalizacji i łączności,

Na statku zostaną zainstalowane akumulatory żelowe. Akumulatory będą zasilaty następujące odbiory:

- 1 x System wykrywania pożaru,
- 2 x Alarmy, sterowania, urządzenia nawigacyjne i radiowe w sterówce,
- 2 x Alarmy, sterowania i monitoring urządzeń w maszynowniach,
- Stację komunikacji manewrowej (rozgłośnię manewrową),
- Automatyczną stację telefoniczną,

Zasilanie innych odbiorów będzie realizowane przez akumulatory zgodnie z wymaganiami przepisów i zaleceń producentów zastosowanych urządzeń. Napięcie baterii akumulatorów będzie wynosiło 24VDC jeżeli nie wyspecyfikowano inaczej przez producenta danego urządzenia. Pojemność, prąd oraz ilość zestawów ww. baterii akumulatorowych będzie zgodnie z wymaganiami przepisów i zaleceniami producentów.

Akumulatory powinny być zainstalowane w pomieszczeniu izolowanym, ogrzewanym, posiadającym odpowiednią wentylację. Akumulatory w siłowni należy zamontować w sposób zgodny z wymaganiami przepisów PRS i zatwierdzony przez klasyfikatora.

Generator będzie dawał napięcie na szyny GTR, skąd będą zasilane wszystkie odbiory okrętowe. Pracy równoległej prądnicy okrętowej z siecią lądową nie przewiduje się. Prądnica generatora będzie w wykonaniu morskim, bez-szczotkowa, samowzbudna z niezbędnym systemem sterowania łącznie z automatyczną regulacją napięcia. Odchyłki napięcia prądnicy nie będą przekraczały $\pm 2,5\%$ napięcia znamionowego w pełnym zakresie obciążalności.

Statek będzie wyposażony w niezbędne obwody elektryczne zapewniające prawidłową pracę zainstalowanych urządzeń oraz spełniających kryterium bezpieczeństwa i wymogi Towarzystwa Klasyfikacyjnego.

Urządzenia elektroniczne niezbędne dla bezpieczeństwa i nawigacji będą w wykonaniu morskim. Pozostałe urządzenia elektroniczne będą w wykonaniu standardowym.

W pomieszczeniach mieszkalnych instalacja elektryczna będzie prowadzona pod szalunkiem lub w przypadkach konieczności na ściankach w zamkniętych kanałach kablowych.

Dla uniknięcia zakłóceń wszystkie urządzenia, mechanizmy statkowe oraz ruchome części metalowe należy uziemić zgodnie z wymaganiami przepisów dla uniknięcia zakłóceń od wyładowań elektrostatycznych.

Urządzenia i aparatura będzie posiadać izolację minimum klasy B.

Stopień ochrony obudów aparatury, silników elektrycznych i osprzętu będzie zgodny z przepisami PRS, w zależności od miejsca zainstalowania.

Rozdział energii elektrycznej wykonany będzie w układzie grupowo-promieniowym od Rozdzielnic Głównych do rozdzielnic grupowych i końcowych lub bezpośrednio do odbiorników.

Obwody zasilające ważne odbiory z Rozdzielnic Głównych wyposażone będą w amperomierze.

Rozruch wszystkich silników elektrycznych asynchronicznych będzie bezpośredni lub w przypadku znacznych prądów rozruchowych przy pomocy układu gwiazda/trójkąt.

Na wypadek pożaru przewidziane będzie zdalne wyłączanie ze sterówki i przy wyjściu z siłowni:

- Wentylatorów,
- Pomp paliwa.

Wszystkie tabliczki opisowe i informacyjne będą wykonane w języku polskim z materiału odpornego na korozję. Tabliczki będą przykręcane.

Odbiory 230V 50Hz

- oświetlenie i gniazda w siłowni;
- oświetlenie i gniazda w pomieszczeniach mieszkalnych;
- oświetlenie i gniazda w pomieszczeniu sterówki;
- oświetlenie i gniazda w pomieszczeniach ogólnych;
- oświetlenie pokładów otwartych i naświetlacze;
- oświetlenie i gniazda w magazynach;

Odbiory 12V

- gniazdo w pomieszczeniu sterówki.

Poziom oświetlenia pomieszczeń będzie spełniał wymagania przepisów. W przypadku, gdy ilość podanych w innych rozdziałach punktów oświetleniowych nie będzie spełniała wymagań przepisów to zostanie ono odpowiednio skorygowane.

Na ścianie zewnętrznej rufowej nadbudówki od strony pokładu głównego (roboczego) zamontowane zostaną gniazda przyłączeniowe 230V - szt. 2. Urządzenia do ładowania akumulatorów będą zgodne z przepisami PRS i zostaną przystosowane do automatycznej, bezobsługowej współpracy z bateriami akumulatorów.

Dla zasilania urządzeń wentylacji ogólnookrętowej, oświetlenia, urządzeń gospodarczych, urządzeń nawigacji i łączności przewidziane będą pomocnicze rozdzielnice elektryczne zasilane bezpośrednio od Rozdzielnic Głównych.

Instalację torów kablowych przewidzieć z możliwością zapasowych podłączeń w ilości nie mniejszej niż 15%.

Wszystkie wyjścia i wejścia kabli, lampy sygnalizacyjne, przyciski, przełączniki zostaną oznakowane tabliczkami z odpowiednim symbolem zgodnym z dokumentacją zdawczą statku.

Konsole będą wyposażone w systemy sterowania napędem, urządzenia łączności radiowej, systemy nawigacyjne i łączność wewnętrzną.

Dodatkowo jednostkę wyposażyć w rezerwowe źródła zasilania przez przetwornice: 24V/230V o mocy 3kW szt.2 oraz UPS o minimalnym podtrzymaniu 30 minut w ilości 1 szt. dla wszystkich urządzeń statkowej sieci komputerowej wraz z wyposażeniem.

Naświetlacze pokładowe o mocy min. 250W zamontowane zostaną na nadbudówce w części rufowej - 2 szt. oraz w części dziobowej - 2 szt. Każdy z naświetlaczy z możliwością włączenia oddzielnie.

11. Instalacja odgromowa

Jednostkę należy wyposażyć w skuteczną instalację odgromową

12. Sieć komputerowa i telewizyjna

Na statku będzie zainstalowana promieniście sieć komputerowa wraz z gniazdami dostępowymi rozmieszczonymi według wskazań Zamawiającego, obejmująca:

- wszystkie kabiny;
- mesę;
- sterówkę,
- siłownię;

Należy zainstalować router GSM z siecią wi-fi, obejmującą skutecznym zasięgiem wszystkie pomieszczenia statku. Dostęp do sieci powinien być kodowany. Router GSM wi-fi z wyjściami LAN umożliwiającymi rozprowadzenie Internetu drogą kablową po sieci wewnętrznej statku.

Sieć komputerowa będzie posiadała system UPS pozwalający na awaryjne podtrzymanie działania sieci, zachowanie i zapisanie danych oraz bezpieczne wyłączenie wszystkich urządzeń obsługiwanych przez sieć. Dobór właściwych parametrów UPS i jego dostawa leży po stronie Wykonawcy.

Wykonawca wyposaży dodatkowo jednostkę w komputer przenośny o min. parametrach :

Procesor min. 4 rdzenie i7

- Pamięć min RAM 16 GB DDR4
- Pamięć podręczna CACHE min 4-6 MB
- System operacyjny kompatybilny z systemem min. Windows 10 Professional
- Dysk twardy min 1TB SSD
- Matryca min 15.6 cala w technologii IPS
- Karta graficzna min 4 GB pamięci RAM
- Nagrywarka min DVD+/-RW
- Rodzaje wyjść / wejść min : Wyjście słuchawkowe/wejście mikrofonowe - 1 szt.

USB 2.0/3.0/3.1 – 2 - 4 szt.

HDMI - 1 szt.

DC-in (wejście zasilania) - 1 szt.

RJ-45 (LAN) - 1 szt.

- łączność min: LAN 10/100/1000 Mbps
Bluetooth
Wi-Fi 802.11 b/g/n
czytnik kart pamięci
- Wydzielona klawiatura numeryczna

Na statku zainstalowana zostanie sieć kolorowej telewizji przemysłowej (monitoring) z 4 kamerami o parametrach:

- rozdzielczość dla obrazu kolorowego nie mniej niż 600TVL;
- rozdzielczość dla obrazu czarno-białego nie mniej niż 700TVL;
- obiektów regulowany;
- obudowa wodoszczelna (z antyrefleksem)
- kamery będą posiadały dopuszczenie do pracy w warunkach morskich.

Kamery zostaną rozmieszczone w siłowni i na pokładach, aby zapewniały monitoring siłowni i pokładów. Obraz przesyłany zostanie do komputera w celu rejestracji oraz do monitorów umieszczonych w sterówce. Obraz z poszczególnych kamer będzie wyświetlany w określonej kolejności z możliwością regulacji czasu wyświetlania oraz powinna być możliwość wybrania w każdej chwili podglądu z dowolnej kamery. Podgląd z kamer będzie umieszczony w sieci telewizyjnej jako program na oddzielnym kanale. Obrazy z kamer powinny być rejestrowane na dysku z minimalnym okresem przechowywania nie krótszym niż 15 dni.

Na statku zainstalowana będzie antena odbiorcza telewizji i radiofonii.

13. Rozgłośnia statkowa (manewrowa) i komunikacja między stanowiskami

Na statku zainstalowana zostanie rozgłośnia manewrowo-dyspozycyjna, wyposażona w panel główny i podstaje we wszystkich pomieszczeniach i na stanowiskach manewrowych i służbowych. Rozgłośnia będzie posiadała awaryjną linię. Polecenia, informacje i alarmy ze sterówki, kabiny kapitana będą automatycznie wyłączały inne funkcje rozgłośni w wymienionej kolejności.

Na wszystkich stanowiskach roboczych i manewrowych na pokładzie, w maszynowni, sterówce, kabinie kapitana i mechanika będą zamontowane podstaje z głośnikiem i mikrofonem/słuchawką.

We wszystkich pomieszczeniach statku będą umieszczone głośniki, w których nie będzie możliwości wyłączenia linii dyspozycyjnej i informacyjnej.

Rozgłośnia będzie posiadała możliwość odtwarzania ze wszystkich aktualnie stosowanych nośników informacji.

W przypadku awarii powyższych systemów łączność zapewniona będzie za pomocą linii awaryjnej rozgłośni.

Jednostkę należy wyposażyć w telefon komórkowy GSM, na który przesyłane będą informacje z systemu antyłamaniowego.

14. Urządzenia łączności, nawigacyjne i sygnałowe

Statek będzie wyposażony w sprzęt i urządzenia łączności, nawigacji i sygnalizacji w wymaganym przez przepisy zakresie. Wszystkie zainstalowane urządzenia będą spełniały wymagania Konwencji i Przepisów Towarzystwa Klasyfikacyjnego oraz będą posiadały odpowiednie certyfikaty.

Lista urządzeń radiowo-nawigacyjnych:

- 1) Radiotelefony bazowe VHF/ DSC klasy A, - 2 szt. :
 - Pełny zakres kanałów pasma morskiego VHF,
 - Kolorowy wyświetlacz o przekątnej 4,3" (480x272 pixele)
 - Moc wyjściowa nadajnika:
 - pełna - 25 W,
 - ograniczona - 1 W,
 - DSC klasy A

- zasilane z niezależnego źródła
- Zasilanie 24V DC, max pobór nie większy niż: w stand-by 0,6A, Rx – 1,8A Tx – 4,7
- Możliwość zaprogramowania 20 kanałów prywatnych

Radiotelefony powinny być produktem powszechnie renomowanych firm z autoryzowanym serwisem w Polsce, wymaga się Instrukcji Obsługi radiotelefonów w języku polskim.

- 2) Radiotelefony ręczne - przenośne do łączności dwukierunkowej (GMDSS) - 2szt. :
 - wodoszczelna konstrukcja,
 Radiotelefony powinny być produktem powszechnie renomowanych firm z autoryzowanym serwisem w Polsce, wymaga się Instrukcji Obsługi radiotelefonów w języku polskim.
- 3) Urządzenie radiowe MF z DSC, moc 150W - 1 szt. :
 - Pełna zgodność z wymaganiami GMDSS
 - Kolorowy wyświetlacz o przekątnej 4,3" (480x272 pixele)
 - zasilane z niezależnego źródła

Opracowane na podstawie Komunikatu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27 września 2010 r. w sprawie określenia ilości, rodzaju i rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych oraz minimalnego zestawu urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych i pełniących służbę państwową.

Wykaz minimalnego wyposażenia nawigacyjnego wymaganego na jednostkę:

1. *Kompas magnetyczny główny – szt. 1*
 - Kompas reflektorowy na postumencie (tubą refleksyjną) z peryskopem i korektorami typu B, C oraz D
 - Kompas namiarowy o tarczy 160mm z podświetleniem głównym i awaryjnym (wraz ze ściemniaczami),
 - Z możliwością zastosowania optycznego by-passu celem wizualizacji odczytów na stanowisku sternika,
 - Świadectwo uznania typu- Wheelmark/MED.,
2. *Kompas magnetyczny zapasowy – szt. 1*
 Statek musi zostać dodatkowo wyposażony w zapasowy kompas magnetyczny wraz ze skrzynką do przechowywania kompasu kompatybilny z dostarczonym kompasem magnetycznym.
3. *Echosonda – szt. 1*
 Statek musi zostać wyposażony w echosondę pozwalającą na pomiar głębokości, temperatury wody i profilu dna: spełniający minimalnie następujące wymagania:
 - Przetwornik 50 kHz z obudową, zasięg do 200m głębokości,
 - Zobrazowanie na głównym ekranie nawigacyjnym
 - Moc wyjściowa 1 kW (RMS),
 - Zestaw zawierający moduł echosondy układ dopasowujący (połączeniowy), przetwornik kadłubowy wraz z obudową, czujnik pomiaru temperatury wody.
4. *Sonda ręczna – szt. 1*
5. *Sekundomierz – szt. 1*
6. *Lornetka pryzmatyczna – szt. 2*

7. *Przechylomierz – szt. 2*
8. *Barometr – aneroid – szt. 1,*
9. *Radar pasma X – szt. 1 :*
 - Pasma X, , antena bezmagnetonowa o mocy 25W (odpowiednik 4kW) maksimum 61 cm , waga nieprzekraczająca 7,3 kg
 - Moduł śledzenia obiektów (target tracking – 30 obiektów), Integracja AIS
 - Ekran minimum 19” dotykowy, umożliwiający obsługę radaru,
 - Możliwość jednoczesnej pracy na 2 różnych zakresach odległości,
 - Możliwość współpracy i wyświetlania danych nawigacyjnych z sensorów nawigacyjnych (GPS, log, echosonda, AIS, kompas satelitarny)
 - Współpraca ze statkowym systemem mapy elektronicznej
 - Możliwość zobrazowania następujących -RADAR/Mapa/Echosonda/dane nawigacyjne/dane meteorologiczne
 - Możliwość wzajemnego przesyłania danych z systemu mapy elektronicznej , kompatybilność rozwiązania, praca w jednej sieci takich jak:
 - Mapy i bazy danych
 - dane z sensorów
 - dane z radaru
 - dane planowania trasy (punkty, trasy)
 - alarmy i ostrzeżenia
 - historia tracków i logbook
 - Czytelny, przyjazny obsłudze interfejs użytkownika,
 - Zestaw ustawianych zasięgów pracy radaru: 0,25; 0,5; 0,75; 1,5; 3; 6; 12; 24; 48 mil morskich, z możliwością jednoczesnej pracy na dwóch różnych zakresach,
 - Zorientowanie zobrazowania: North-up, Head-up
 - Prezentacja danych z radaru w trybach prędkości rzeczywistej i względnej
 - Prezentacja wektorów prędkości obiektów rzeczywistej i względnej
 - Możliwość prezentacji zobrazowania radarowego z przesunięciem środka zobrazowania do 2/3 wartości promienia zobrazowania
 - Wskazywanie wartości ETA dla punktu wskazanego kursorem
 - Prezentacja danych o obiektach AIS na ekranie PPI (jedna z wybranych opcji: ID, Nazwa, Call Sign lub numer MMSI).
 - Interfejsy komunikacyjne:
 - CAN Bus: 1
 - LAN: 3
 - USB 2.0: 6
 - Wyjście wideo: 2 DVI-D
 - Wejście wideo: 2 NTSC/PAL
 - Line out: 1
 - Czytnik kart: 2 (do 128 GB dla kart SDXC)
 - Warunki pracy: temperatura od -15° C do 55° C
10. *AIS klasy „A” – szt. 1,*

Statek musi zostać wyposażony w transponder systemu automatycznej identyfikacji statków AIS spełniającą minimalnie następujące wymagania techniczne:

 - Szerokość nie większa niż: 237 mm
 - Wysokość nie większa niż: 79 mm
 - Głębokość nie większa niż: 170 mm
 - Waga nie więcej niż 2,2 kg

Układ nadawczo-odbiorczy transpondera VHF:

- Częstotliwość pracy 155-163 MHz
- Moc wyjściowa 1/12,5 W (+/- 1,5 dB)
- Czułość lepsza niż -111 dBm
- Zasilanie 12-24 VDC
- Pobór mocy: 20W (60 W w szczycie)
- Odbiornik GPS/DGPS zabudowany wewnętrznie :
50 kanałowy, Pasma L1 (1575,42 MHz), Odświeżanie 1 Hz, Zasilanie anteny 5 VDC,
Dokładność pozycji < 2.0 m DGPS (CEP), Dokładność pozycji < 2,5 m GPS (CEP)
Czułość: Śledzenie -162 dBm, zimny start -148 dBm
- Interfejsy elektryczne : Tył : 5 wejść/wyjść RS-422, 1 wejście/wyjście RS-232,
1 wejście cyfrowe ('Blue Sign'), Przekaznik alarmowy
Przód: Zintegrowany pilot plug RS-422 , USB 1.1,
- Wyświetlacz
 - Połączenia;Ethernet 10/100 Mbit
 - Porty: 3 RS-422 I/O
 - Wej/wyj/cyfrowe 3 Digital In, 3 Digital Out
 - Płyta czołowa:
 - Wtyk zewnętrzny Pilot plug (RS422)
 - Port USB 3.0
 - Czytnik kart SDHC
 - Układ nadawczo-odbiorczy :
 - Częstotliwość pracy 156-163 MHz
 - Moc wyjściowa 1/12,5 W (+/- 1,5 dB)
 - Czułość lepsza niż -111 dBm
 - Temperatura pracy -15 do +55 stopni Celsjusza
 - Zgodność z IEC60945
 - W ukompletowaniu z anteną VHF, GPS, uchwytem mocującym i materiałami instalacyjnymi oraz niezbędnym okablowaniem.
 - Transponder nadawczo odbiorczy VHF musi spełniać wymagania potwierdzone świadectwem uznania typu- Wheelmark/Med lub równoważny

11. *Radiopława awaryjna 406 MHz – szt. 1*

Statek musi zostać wyposażony w zaprogramowaną radiopławę awaryjną EPIRB spełniającą minimalnie następujące wymagania techniczne:

- Bateria litowa 12V/2900mAh, 5 letnia żywotność,
- Wysokość nie więcej niż 340mm
- Średnica, nie więcej niż 128 mm,
- Waga, nie więcej niż 680g,
- Materiał wykonania obudowy: poliwęglan wzmocniony włóknem szklanym,
- Minimalna odległość od kompasu magnetycznego nie mniejsza niż 1m,
- Czas pracy: minimum 48h przy -20 stopniach Celsjusza,
- Antena dookólna,
- Nadajnik systemu Cospas-Sarsat o częstotliwości 406.037 MHz, moc 5W,
- Nadajnik naprowadzający: 121.500 MHz, moc wyjściowa do 100mW,
- Urządzenie nawigacyjne: 22 kanałowy odbiornik GPS,
- Ramka mocująca – typu samozwalniającego (float-free),
- Gwarancja: 5 lat,
- Świadectwo uznania typu- Wheelmark/MED lub równoważny

12. *Transponder radarowy SART – szt. 1 ,*

Statek musi zostać wyposażony w transponder radarowy SART spełniający minimalnie następujące wymagania techniczne:

- Waga nie więcej niż 482g,
- Wysokość nie więcej niż 251mm,
- Materiał wykonania obudowy poliwęglan wzmocniony włóknem szklanym,
- Częstotliwość pracy: 9.2 – 9.5 GHz (3 cm), pasmo X,
- Moc emitowana: > 400 mW e.i.r.p. (+26 dBm),
- Przestrzajanie częstotliwości: 12 cykli piłokształtne : Czas przebiegu 7.5 us +/- 1 us
Czas powrotu 0.4 us +/- 0.1 us,
- Czułość odbiornika: lepsza niż -50 dBm e.r.s.,
- Opóźnienie odpowiedzi nie więcej niż 0.5 us,
- Charakterystyka promieniowania: polaryzacja pionowa dookólna w płaszczyźnie poziomej lepsza niż +/- 2,5 stopnia w płaszczyźnie pionowej,
- Wysokość posadowienia: minimum 1m ponad poziomem morza/lądu,
- Alarm wizualny i dźwiękowy,
- Zakres minimalnych temperatur pracy: -20 do + 55 stopni Celsjusza
przechowywania: -30 do +65 stopni Celsjusza,
- Bateria litowa przystosowana do bezpiecznego i nieograniczonego transportu, żywotność 5 lat,
- Czas pracy: 96 godzin w trybie czuwania, minimum 8 godzin po wzbudzeniu radarem pasma X, przy PRF 1 kHz i temperaturze -20 stopni Celsjusza,
- Spełnienie wymogów standardów:
 - IEC 61097-1
 - IEC 60945
 - IMO A.802 (19)
 - IMO A.694 (17)
 - MSC.247(83)
- Gwarancja: 5 lat,
- Świadectwo uznania typu- Wheelmark/Med. lub równoważny

13. *Odbiornik Navtex – szt. 1,*

Statek musi zostać wyposażony w odbiornik NAVTEX spełniający minimalnie następujące wymagania techniczne:

- Układ składający się z modułu nadawczo-odbiorczego oraz wielofunkcyjnego panelu kontrolnego z 7" ekranem dotykowym połączonych redundantnym połączeniem sieciowym zapewniającym wzmocnioną niezawodność układu.
- Odbiornik NAVTEX 490 kHz, 518 kHz oraz 4209,5 kHz – odbiór równoległy,
- Możliwość aktualizacji do przyszłego standardu 500 kHz NAVDAT,
- Obsługa zarówno anteny aktywnej i pasywnej,
- Waga: nie więcej niż 1,3 kg (układ nadawczo-odbiorczy) oraz 1,1 kg (panel kontrolny),
- Szerokość nie większa niż 270 mm (układ nadawczo-odbiorczy) oraz 191 mm (panel kontrolny),
- Wysokość nie większa niż 190 mm (układ nadawczo-odbiorczy) oraz 145 mm (panel kontrolny),
- Głębokość nie większa niż 42,5 mm (układ nadawczo-odbiorczy) oraz 61 mm (panel kontrolny),
- Temperatura pracy / przechowywania: -15 do +55 stopni Celsjusza
Temperatura przechowywania (panel kontrolny): -30 do +80 stopni Celsjusza,
- Czułość
490-518 kHz – 12 dBu@10ohm/150 pF - 6 dBuV@50ohm
4209,5 kHz – 12 dBu@10ohm/150 pF - 6 dBuV@50ohm,
- Zasilanie DC 12V do 24 V (10,8 – 31,2 VDC),

- Pobór mocy (typowo): 6,5 W (układ nadawczo – odbiorczy)
18 W (panel kontrolny, aktywny)
42 W (panel kontrolny, w szczycie),
- Zabezpieczenie wewnętrzne panelu kontrolnego 3,15A,
- Interfejsy:
 - Układ nadawczo – odbiorczy:
 - Przełącznik do wyjścia alarmowego
 - Konektor antenowy TNC
 - Podwójny interfejs LAN (obsługa RSTP)
 - Zdalne włączanie / wyłączenie
 - Obsługa NMEA0183 INS (wejście / wyjście)
 - Obsługa NMEA0183 GPS (lub wejście GPS poprzez LAN)
 - Obsługa drukarki poprzez LAN
 - Interfejs audio 600 ohm dla celów np. serwisowych
- Panel kontrolny:
 - Wyjście audio do 6W na 8 omach
 - 2 x Ethernet (10/100Mbit/s)
- Telegramy NMEA
 - Wejście NMEA0183 zgodne z EN61162-1 (ACK, NRM oraz CRQ)
 - Wyjście NMEA0183 zgodne z EN61162-1 (ALR, NRM oraz NRX)
 - Wejście GPS telegramy RMC, ZDA
- Funkcje oprogramowania navtex
 - Filtrowanie i sortowanie komunikatów navtex
 - Możliwość aktualizacji z wykorzystaniem zewnętrznej aplikacji zarządzającej
 - Potwierdzanie odbioru sygnału RF diodą sygnalizującą LED
 - Potwierdzanie testu wewnętrznego i statusu połączenia sieciowego diodą sygnalizującą LED
- Sposób montażu:
 - Naściennie (układ nadawczo-odbiorczy)
 - Pulpitowo lub w ramce mocującej (panel kontrolny)
- Bezpieczna odległość od kompasu (panel kontrolny) 0,6m
- Certyfikat Wheelmark/MED. lub równoważny
- Możliwość współpracy panelu kontrolnego z minimum dwoma urządzeniami nawigacyjnymi (np. z GPS lub z AIS)

14. Odbiornik GPS – szt. 1,

Statek musi zostać wyposażony w odbiornik DGNSS spełniający minimalnie następujące wymagania techniczne:

- Urządzenie w uкомплекtowaniu
 - sensor DGNSS,
 - antena zintegrowana GNSS/beacon
 - panel kontrolny / kolorowy wyświetlacz dotykowy 7”
 - skrzynka łączeniowa pozwalająca na podłączenie i dystrybucję sygnałów
 - okablowanie sygnałowe i zasilające
 - uchwyty montażowe urządzenie / antenę / skrzynkę łączeniową oraz panel kontrolny
- Obsługa sygnałów GPS i GLONASS,

- Obsługa sygnałów IALA, beacon (DGPS), GALILEO
- Możliwość obsługi za pomocą dotykowego panelu kontrolnego lub klawiatury zewnętrznej (USB),
- Obsługa i przechowywanie do 4000 indywidualnie nazywanych punktów kontrolnych trasy (Waypointów) na maksimum 128 trasach,
- Obsługa MOB oraz tzw. 'Event marker'
- Zliczanie odległości dla minimum dwóch podróży z wskazaniem ich parametrów (średnia prędkość, zakumulowany czas podróży)
- Monitorowanie integralności: RAIM oraz tzw. Heartbeat
- Zasilanie: 2 x 12/24 VDC
- Pobór mocy: 2,7 W (sensor DGNSS),
13 W (Panel kontrolny)
- Odbiornik GNSS
 - 270 kanałowy złożony L1 GPS oraz L1 GLONASS
 - DGNSS: SBAS, zewnętrzne wejście RTCM-104 lub opcjonalnie radiolatarnie IALA
 - Odświeżanie: 1 Hz typowo (maksymalnie 5 Hz)
 - Dokładność pozycji: GPS* 3m, DGPS** 1m (2D RMS)
 - Czas uruchomienia zimny: 1min
- Odbiornik IALA beacon
 - Odbiornik podwójny (strojenie automatyczne lub ręczne)
 - Częstotliwość 283,5 kHz – 325,0 kHz
 - Prędkości transmisji MSK: 0, 100, 200 bps
 - Czas uruchomienia zimny: 1min
 - Czułość: 25uV/m dla SNR = 6dB przy 200 bps
- Wymiary i waga:
 - Panel kontrolny: 255x140x84 mm / 1,6 kg
 - Sensor: 128x39x137 mm / 0,5 kg
- Interfejsy elektryczne (panel kontrolny oraz sensor)
 - Ethernet 10/100 Mbit (LWE 61162-450)
 - 3 x wejście / wyjście RS-422 NMEA / IEC 61162-1 Ed. 4
 - 1 x wyjście RS-422 NMEA / IEC 61162-1 Ed. 4
 - 3 x cyfrowe wejście
 - 3 x cyfrowe wyjście
 - USB 2.0
 - Czytnik kart SDHC
 - Wyjście do logu prędkości
 - Binarne wyjście alarmowe
 - Binarne port potwierdzenia alarmu
- Temperatura pracy -15 do +55 stopni Celsjusza
- Temperatura przechowywania -30 do +80 stopni Celsjusza
- Certyfikat Wheelmark/MED lub równoważny

15. Reflektor radarowy z uznaniem PRS - szt. 1.

Dodatkowo wymaga się uwzględnienia w wyposażeniu nawigacyjnym następującego wyposażenia:

16. Log elektromagnetyczny – szt. 1

Statek powinien zostać wyposażony w układ nawigacyjny logu elektromagnetycznego spełniający minimalne wymagania, jak poniżej:

- Certyfikat Wheelmark lub równoważny,
- Dwuosiowy
- Montaż kadłubowy, bez zaworu dennego, kadłub stalowy,
- Sensor 48mm
- W zestawie z sensorem, puszką przyłączeniową, panelem kontrolnym / wyświetlaczem
- Panel kontrolny powinien zapewniać odczyt prędkości i przebytego dystansu
- Panel kontrolny powinien prezentować prędkość w dwóch formach, cyfrowej oraz w postaci wskazania na wykresie kołowym
- Urządzenie powinno zapewniać bezpieczną pracę przez wykorzystywanie funkcji permanentnego automatycznego samo-testowania.
- Wymiary: 244 x 164 x 95 mm
- Waga: 3 kg
- Zasilanie 24 VDC lub 230 50 lub 60 Hz
- Dokładność wskazań prędkości 0,5% pełnej skali
- Dokładność wskazań odległości > 0,1 mila/godzinę
- Skala wskazań prędkości podwójna (-2 do +25 węzłów oraz od -5 do +50 węzłów)

17. *Trzyosiowy kompas satelitarny - kpl. 1*

Statek powinien zostać wyposażony w trzyosiowy kompas satelitarny spełniający minimalne wymagania jak poniżej:

- Dokładność kursu 0,1°
- trójosiowa antena redukująca wpływ kołysania się i znosu statku na wskazania kompasu.
- Informacje o kursie dla radaru, AIS, ECS, sonarów i ploterów.
- Krótki czas dostrajania – max 3 minuty.
- Wyjście danych o kursie w standardzie NMEA 0183, IEC 61162-1 oraz AD-10 (25ms).
- Prędkość nadążania za zmianą kursu (ROT) 45°/s.
- minimum dwunastokanałowy odbiornik.
- możliwość pracy jako normalny odbiornik GPS.
- Przejrzysty, podświetlany, 4,5" wyświetlacz LCD.
- Maksymalna średnica anteny: 650 mm
- Maksymalna waga anteny: do 4,2 kg

18. *System Mapy elektronicznej ECS – kpl. 1,*

Statek powinien zostać wyposażony w elektroniczny system mapy elektronicznej spełniający minimalne wymagania jak poniżej:

- W zestawie z ekranem o przekątnej minimum 19" oraz oprogramowaniem i panelem kontrolnym i zasilaczem bezprzerwowym UPS
- Obsługa map ENC
- Możliwość integracji danych prognozy pogody, danych portów,
- Nakładka zobrazowania radarowego i śledzenia obiektów radarowych oraz AIS
- Możliwość nałożenia na obraz mapy zdjęć satelitarnych
- Moduł stacji planowania drogi z uwzględnieniem planowania trasy oraz kalkulacją planu podróży
- Musi posiadać moduł akcji poszukiwawczo-ratowniczych SAR
- Integracja z dostarczonym radarem (kompatybilność sprzętowa i oprogramowania)
- Opcja oprogramowania danych o pływach i prądach morskich

- Integracja z Echosondą (możliwość wyświetlania obrazu z Echosondy na ekranie mapy)
- Możliwość planowania route z uwzględnieniem danych pogodowych
- Interface obsługi (Menu) w j. polskim

19. *Stacja meteorologiczna – kpl. 1*

Statek powinien zostać wyposażony w stację meteorologiczną spełniającą minimalne wymagania jak poniżej:

- Pomiar kierunku i prędkości wiatru (względne oraz rzeczywiste)
- Pomiar ciśnienia atmosferycznego
- Pomiar temperatury powietrza,
- Zestaw powinien składać się z zestawu sensorów oraz wyświetlaczy z możliwością integracji w systemie nawigacyjnym z wykorzystaniem standardu transmisji NMEA 0183 i NMEA2000.

20. *Autopilot*

Statek powinien zostać wyposażony w autopilota spełniającego minimalne wymagania jak poniżej:

- Integracja autopilota z systemem nawigacyjnym umożliwiającą sterowanie autopilotem z poziomu systemu nawigacyjnego,
- Panel kontrolny z 4,1" kolorowym wyświetlaczem
- Porty 1x CANBus (NMEA 2000) i 2x NMEA 0183
- Praca w temperaturze od -15°C do 55°C
- Zasilanie: 12-24 VDC

21. *Repetytor / wyświetlacz wielofunkcyjny – 3 szt.*

Statek powinien zostać wyposażony w system repetytorów spełniających minimalne wymagania jak poniżej:

- Kolorowy wyświetlacz o przekątnej 4,1"
- Tryby wyświetlania: Analogowy, Graficzny, Cyfrowy
- Możliwość wyświetlania danych: prędkość, wiatr, kurs, heading, czas, głębokość, AIS, temperatura powietrza, temperatura wody, ciśnienie, wilgotność, wilgotność, punkt rosy.
- Interface: 1x CAN Bus (NMEA 2000)

22. *Niezależny- Autonomiczny Odbiornik DGPS z modułem sterującym i anteną DGPS i – 1 kpl.*

- wyświetlacz 5 – 6 " kolorowy 16-sto bitowy TFT
- rozdzielczość 480x 480
- zasilanie 12/24V DC + 30-10%
- Czujnik GPS / DGPS zgodny z IMO z GLONASS
- Dokładność pozycji: GPS lepsza niż 3m, DGPS lepsza niż 1m
- Odbiornik beacon
- Ochrona przed odwrotną polaryzacją
- Porty NMEA 2000 szt. 1, NMEA 0183 szt. 12
- Certyfikat Wheelmark/MED. lub równoważny

Lista urządzeń sygnałowych:

Środki sygnałowe takie jak : latarnie sygnałowo-pozycyjne, lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek, dzwon z wygrawerowaną nazwą statku, gong, przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych oraz znaki dzienne. Ich rozmieszczenie zgodnie z wymaganiami przepisów PRS oraz zgodnie z Komunikatem nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27 września 2010 r. w

sprawie określenia ilości, rodzaju i rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych oraz minimalnego zestawu urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych i pełniących służbę państwową.

Dostarczone zostaną co najmniej 2 komplety flag sygnałowych.

Ilość flag sygnałowych wymieniona powyżej nie może być jednak mniejsza niż wymagana do postawienia pełnej gali flagowej zgodnie z ceremoniałem morskim i adekwatnie do wielkości jednostki.

Przechowywanie w sterówce w specjalnej szafce na kod flagowy.

Zostaną też dostarczone dwie flagi państwowe RP z godłem (bandery).

Dodatkowe :

Wykonawca dodatkowo dostarczy :

1. Lornetkę noktowizyjną szt. 1 o parametrach:

- generacja (2+,3),
- powiększenie min 8 x 70,
- zasięg detekcji min. 580m,
- możliwość rejestracji obrazu na karcie SD lub mikroSD,
- wstrząso i wodoodporna,

2. Kamerę termowizyjną szt. 1 o parametrach:

- detektor - niechłodzona macierz mikrobolometryczna min. 320x240,
- zakres spektralny min 7.5 – 14 μ m,
- częstotliwość min. 30 Hz;
- rozdzielczość termiczna max. 0.05 stopni C,
- soczewka germanowa min. 8.5 mm,
- kąt widzenia min. 40 stopni x 50 stopni,
- czas pracy 2 h,
- wyświetlacz min 3.5", 89.856 pikseli,
- zabezpieczona przed upadkiem (min 2 m) i zalaniem wodą,

3. Aparat fotograficzny (lustrzanka) szt. 1 o parametrach:

- ZOOM 20-90mm (optyczny);

Lista urządzeń sygnałowych:

Środki sygnałowe takie jak : latarnie sygnałowo-pozycyjne, lampa do sygnalizacji dziennej z zapasem żarówek, dzwon z wygrawerowaną nazwą statku, gong, przyrząd do nadawania sygnałów dźwiękowych oraz znaki dzienne. Ich rozmieszczenie zgodnie z wymaganiami przepisów PRS oraz zgodnie z Komunikatem nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27 września 2010 r. w sprawie określenia ilości, rodzaju i rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych oraz minimalnego zestawu urządzeń nawigacyjnych, radiowych i środków sygnałowych dla statków specjalistycznych i pełniących służbę państwową.

Dostarczone zostaną co najmniej 2 komplety flag sygnałowych.

Ilość flag sygnałowych wymieniona powyżej nie może być jednak mniejsza niż wymagana do postawienia pełnej gali flagowej zgodnie z ceremoniałem morskim i adekwatnie do wielkości jednostki.

Przechowywanie w sterówce w specjalnej szafce na kod flagowy.

Zostaną też dostarczone dwie flagi państwowe RP z godłem (bandery).

15. Części zamienne, narzędzia i inwentarze

Części zamienne dla urządzeń i narzędzia będą dostarczone zgodnie z zaleceniami producenta i zaleceniami Towarzystwa Klasyfikacyjnego. Minimalny wykaz części zapasowych do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie PTK. Wszystkie części zapasowe oraz narzędzia muszą być fabrycznie nowe to znaczy wyprodukowane nie wcześniej niż rok przed terminem odbioru jednostki.

Wszystkie części, narzędzia i inwentarze będą mocowane w stalowych skrzynkach, na regałach, fundamentach lub uchwytach zgodnie z instrukcjami Dostawcy.

Wykonawca dodatkowo dostarczy zapasową śrubę napędową oraz zapasową kotwicę (patrz pkt.4.5.1). Części zamienne powinny być odpowiednio zamocowane dla warunków sztormowych.

Wykonawca wyposaży statek w następujące inwentarze:

a) Bosmański (drabinka pilota, narzędzia do mycia pokładów i pomieszczeń technicznych, latarki, liny cumownicze, odbijacze, miotły, narzędzia do prac bosmańskich, narzędzia do prac takielarskich i szekle różnej wielkości),

b) Maszynowy

- mały stół warsztatowy (zamontowany w siłowni),
- elektryczna wiertarka stołowa o średnicy wiertła do 20 mm,
- elektryczna szlifierka dwutarczowa o średnicy tarcz min 180 mm,
- ręczna wiertarka elektryczna o średnicy wiercenia do 13 mm,
- elektryczna ręczna szlifierka kątowna o średnicy tarczy min. 125 mm z zestawem zapasowych tarcz do szlifowania i cięcia metalu (po 10 sztuk każdego rodzaju),
- elektryczna ręczna szlifierka kątowna o średnicy tarczy min. 200 mm z zestawem zapasowych tarcz do szlifowania i cięcia metalu (po 10 sztuk każdego rodzaju),
- dźwigniowe nożyce do cięcia blachy o grubości do 5 mm,
- trzy zestawy wiertel do metalu i drewna od 1-6 mm (co 0,5 mm),
- dwa zestawy wiertel do metalu i drewna od 6,5-10 mm (co 0,5 mm),
- jeden zestaw wiertel do metalu i drewna od 11-20 mm (co 1 mm),
- zestaw kluczy nasadowych 5-32 mm,
- zestaw kluczy płaskich 5-32 mm,
- zestaw kluczy oczkowych 5-32 mm,
- klucz dynamometryczny 5-32 mm,
- trzy zestawy bitów obejmujący wszystkie zastosowane na statku rodzaje wkrętów,
- elektryczna ręczna wkrętarka,
- smarownica pistoletowa z zestawem końcówek wszystkich typów występujących na statku,
- zestaw narzędzi do prac ślusarskich, hydraulicznych i elektrycznych,
- gwintownica do rur ze statywem i kompletem gwintowników obejmujących wszystkie wielkości zastosowanych na statku rur gwintowanych,
- wciągnik linowy lub łańcuchowy o udźwigu 16 kN i wysokości podnoszenia 10 m do zawieszania na zaczepie – 2szt,
- wciągnik linowy lub łańcuchowy o udźwigu 30 kN i wysokości podnoszenia 10 m do zawieszania na zaczepie – 2 szt.

Wszystkie ww. narzędzia będą w wykonaniu do prac profesjonalnych. Oprócz narzędzi wymienionych powyżej wykonawca jest zobowiązany dostarczyć narzędzia dla wszystkich rodzajów elementów złącznych występujących na statku i w dostarczonych przez niego mechanizmach i urządzeniach o ile nie występują one wśród narzędzi wymienionych powyżej.

- Inwentarz nawigacyjny i sygnałowy zostanie dostarczony w zestawie zatwierdzonym przez PRS i zgodnym z dobrą praktyką morską.
- Apteczki i zestaw narzędzi medycznych zgodnie z krajowymi wymogami;
- Zestaw pokrowców na urządzenia, które tego wymagają oraz na urządzenia opisane w innych rozdziałach niniejszego opisu.
- Zestaw zawiesi dwu-ciężnowych i cztero-ciężnowych dla żurawia o udźwigu 10 –20 – 30 – 40 kN.
- Inwentarz przeciwpożarowy zostanie dostarczony w zestawie zatwierdzonym przez PRS.
- Inwentarz awaryjny do usuwania awarii statku i jego wyposażenia (plastry, liny z napinaczami, stropy, kołki stożkowe i kliny drewniane, zaciski na rury, klamry) zgodnie z praktyką morską.

Wykonawca dostarczy również wymienione inwentarze :

- Inwentarz hotelowy dla 6 osób (materace, pościel z kompletem poszewek, koce, ręczniki, zastawy stołowe i sztućce, itp.);

· Inwentarz gospodarczy (sprzęt i środki do utrzymania czystości, odkurzacz, myjka ciśnieniowa, uchwyty na ręczniki, półki wodoodporne na środki higieny osobistej, uchwyt do trzymania się, grzejniki do suszenia ręczników, szafki wodoodporne na środki czyszczące, lustra, pralka, suszarka itp.);

· Inwentarz kuchenny (kuchenka elektryczna-płyta ceramiczna z zabezpieczeniami sztormowymi, piekarnik elektryczny, okap, pochłaniacz, lodówka, zamrażarka, zmywarka do naczyń, ekspres do kawy, czajnik elektryczny, kuchenka mikrofalowa, opiekacz do tostów, robot kuchenny itp.);

· Inwentarz radio - TV : telewizor LED 40-42'', radioodbiornik;

Zakres inwentarzy dostarczanych przez Wykonawcę będzie zgodny z wymaganiami przepisów i pozwole na eksploatację statku bez żadnych dodatkowych kosztów ze strony Zamawiającego. Stwierdzone przez Zamawiającego braki w inwentarzach będą uzupełniane w ramach gwarancji przez Wykonawcę bez dodatkowych kosztów ze strony Zamawiającego. Wykazy dostarczanego inwentarza Wykonawca wykona i uzgodni z Zamawiającym na etapie PTK. Wykazy inwentarzy wymagane przez Przepisy wykonawca zatwierdzi w PRS przed przedstawieniem ich Zamawiającemu.

16. Aktualne mapy, wydawnictwa i podręczniki nawigacyjne (w języku polskim) oraz przybory nawigacyjne

Wykonawca dostarczy przed odbiorami aktualne wydawnictwa, mapy, podręczniki nawigacyjne w języku polskim oraz przybory nawigacyjne :

1. Międzynarodowa Konwencja (SOLAS 74/83) wraz z kodeksami ISM, LSA i ISPS
2. Międzynarodowa Konwencja STCW 78/95
3. Międzynarodowa Konwencja MARPOL 73/78
4. Międzynarodowa Konwencja on Load Lines LL66/88
5. Konwencja COLREG – 72
6. Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniach i ratownictwie na morzu SAR 79
7. Międzynarodowy Morski Kodeks Towarów Niebezpiecznych (IMDG Code)
8. Kodeks Morski
9. Przepisy Portowe obowiązujące na polskich obszarach morskich
10. Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratowania (IAMSAR)
11. Podręcznik medyczny dla Kapitanów statków
12. Zestaw map papierowych, w tym: nr 41 Bałtyk. Zatoka Gdańska. Zalew Wiślany
13. Międzynarodowy Kod (kodeks) Sygnałowy
14. Międzynarodowy Nawigacyjny Słownik Frazeologiczny
15. Locja rejonów żeglugi : Locja Bałtyku 502
16. Spis radiostacji nautycznych : Rejon Bałtyku
17. Spis świateł i sygnałów nawigacyjnych : Rejon Bałtyku
18. Vademecum Starszego Marynarza
19. Vademecum Oficera Wachtowego
20. Rocznik astronomiczny
21. Tablica Poglądowa Kodu Sygnałowego
22. Tablice nawigacyjne
23. Tablice astronomiczne
24. Tablice pływów
25. Tablica poglądowa kodu flagowego
26. Tablica sygnałów ratunkowych
27. Znaki, skróty, terminologia stosowane na mapach morskich
28. Katalog map morskich
29. Komplet map nawigacyjnych na rejon żeglugi
30. Identyfikator Gwiazd
31. Aktualne tabele dewiacji
32. Trójkąt nawigacyjny - 2 komplety
33. Cyrkiel nawigacyjny - 2 szt.

- 34. Szkło powiększające - 1 szt.
- 35. Oznakowanie nawigacyjne – system IALA 553
- 36. Tablica sygnałów ratunkowych

17. Inne :

Wykonać model statku w skali 1 : 40 szt. 1 wraz z tabliczką opisową wykonaną z mosiądzu lakierowaną, model w gablocie : podstawa drewniana, zabudowa szklana.

Tablica informacyjna wykonana z aluminium – według wzoru podanego przez Zamawiającego dotycząca realizacji z projektu współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Logo Armatora umiejscowione po obu stronach nadbudówki, miejsce zostanie uzgodnione w trakcie PTK.

Foldery informacyjno – promocyjne, zawierające zdjęcia jednostki, podstawowe dane techniczne, plan statku, wyposażenie itp., kolor, papier kredowy wysoka jakość, według wzoru uzgodnionego z Zamawiającym w ilości 300 szt. (z możliwością dodruku w razie potrzeby).

Gadżety pamiątkowe – do uzgodnienia z Zamawiającym w limicie kosztu do 20 tys. zł brutto.

18. Język dialogu

Językiem komunikacji i dialogu będzie wyłącznie język polski.