**Pomor.2007.154.2878**

# Zarządzenie Porządkowe Nr 18Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyniz dnia 15 października 2007 r.w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne(Gdańsk, dnia 16 listopada 2007 r.)

Na podstawie art. 48, ust. l i 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895, Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, póz. 1600, Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, póz. 125) zarządzam, co następuje:

## Rozdział IPrzepisy ogólne

1. Przepisy niniejszego zarządzenia dotyczą statków morskich udających się w podróż próbną po budowie, przebudowie i remoncie w polskich stoczniach oraz innych statków, w stosunku do których przeprowadzenie prób jest konieczne, a które nie posiadają ważnych świadectw klasyfikacyjnych ani też ważnych dokumentów bezpieczeństwa.
2. Podróżą próbną jest podróż odbywana przez statki nie będące w eksploatacji, mająca na celu przeprowadzenie prób technicznych statku oraz jego mechanizmów, urządzeń i systemów.
3. Na wniosek dyrektora stoczni, zakładu remontowego, właściciela lub armatora przepisy niniejszego zarządzenia mogą być stosowane do jednostek pływających marynarki wojennej, straży granicznej, policji, statków sportowych i rekreacyjnych.
4. W stosunku do morskich statków sportowych, udających się w podróż próbną, stosuje się obowiązujące przepisy w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych.
5. Odbycie podróży próbnej przez statki wymienione w §

l ust. l dozwolone jest jedynie tym statkom, które:

1. odpowiadają warunkom bezpieczeństwa, określonym niniejszym zarządzeniem,
2. posiadają ważną "Kartę bezpieczeństwa na jednorazową podróż", zwaną dalej kartą bezpieczeństwa.
3. Statki budowane w polskich stoczniach, odbywające podróże próbne na wodach morskich, powinny być zarejestrowane w rejestrze statków w budowie we właściwej dla siedziby stoczni izbie morskiej lub we właściwym urzędzie morskim i posiadać na tę okoliczność odpowiedni dokument rejestracyjny.
4. Ilość załogi i jej kwalifikacje dla bezpiecznego odbycia podróży próbnej oraz ilość innych uczestników prób ustala Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na wniosek dyrektora stoczni, zakładu remontowego, właściciela lub armatora.
5. Należy zapewnić kwalifikowane patrole pożarowe na statkach nowo budowanych i przebudowywanych, w których oprócz załogi uczestniczy powyżej 36 innych osób.
6. Należy wyznaczyć członka załogi odpowiedzialnego za prowadzenie łączności radiowej, a zwłaszcza korespondencji w niebezpieczeństwie.
7. Warunki hydrometeorologiczne, rejon żeglugi oraz czas trwania podróży próbnej określa się w karcie bezpieczeństwa.
8. Wniosek o wydanie karty bezpieczeństwa składa na piśmie stocznia, zakład remontowy bądź właściciel lub armator statku z podaniem rodzaju i nazwy statku, proponowanego terminu inspekcji, akwenu, na którym zamierza przeprowadzić próby, terminu odbycia prób, czasu trwania podróży próbnej. Do wniosku należy dołączyć:
9. dokument techniczny (towarzystwa klasyfikacyjnego, służby technicznej, itp.) pod nadzorem którego statek jest budowany, przebudowywany lub remontowany, że statek znajduje się we właściwym stanie technicznym, zgodnie z wymaganiami klasyfikatora i niniejszego zarządzenia zapewniającym bezpieczne odbycie podróży próbnej opisanej zgodnie z pkt 1.
10. listę załogi statku z podaniem stanowisk i kwalifikacji oraz wykaz pozostałych uczestników prób.

Dla statków nowobudowanych do wniosku należy nadto dołączyć:

1. kompletne obliczenia stateczności i niezatapialności statku lub co najmniej obliczenia stateczności i niezatapialności dla stanów załadowania podczas podróży próbnej zatwierdzone prze klasyfikatora,
2. zaświadczenie klasyfikatora z przeprowadzonych prób opuszczenia łodzi ratunkowych zgodnie z wymaganiami jego przepisów,
3. zatwierdzone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni plany rozmieszczenia środków ratunkowych i ochrony przeciwpożarowej (obowiązuje dla prototypu statku nowobudowanego lub przebudowanego),
4. rozkłady i instrukcje alarmowe obejmujące wszystkich uczestników prób morskich dla statków wymienionych w § 1 ust. 1.
5. Wydanie karty bezpieczeństwa Urzędu Morskiego w Gdyni poprzedza inspekcja, mająca na celu sprawdzenie, czy statek może bezpiecznie odbyć podróż próbną.
6. Wszelkie prace stoczniowe i porządkowe, zamocowanie środków ratunkowych we właściwych miejscach, rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz oznakowanie dróg ewakuacyjnych, należy zakończyć przed rozpoczęciem inspekcji.
7. W czasie przeprowadzania inspekcji, na pokładzie statku winny przebywać wyłącznie osoby udające się w podróż próbną i w tym czasie zabrania się przeprowadzać jakiekolwiek prace stoczniowe.
8. W czasie inspekcji kapitan statku winien przedłożyć zespołowi inspekcyjnemu następujące dokumenty:

- oświadczenie stoczni, zakładu remontowego o gotowość statku do prób morskich zgodnie z obowiązującym zarządzeniem,

- oświadczenie działu kontroli jakości lub innej komórki odpowiedzialnej za sprawność i gotowość do natychmiastowego użycia stałej instalacji gaśniczej CO2 lub innego rodzaju do obrony siłowni,

- atesty urządzeń do opuszczania środków ratunkowych oraz dokument określający wyniki prób na uwięzi,

- wykaz sprzętu ratunkowego, radiowego, pirotechniki (z atestami),

- wykaz sprzętu pożarniczego z ważnymi atestami,

- atesty na sprzęt dielektryczny,

- atesty kotwic i łańcuchów kotwicznych,

- aktualny megaatest,

- protokół nastaw zabezpieczeń prądnic statkowych,

- protokół nastaw automatyki statkowej,

- atesty tablicowych mierników elektrycznych związanych z bezpieczeństwem statku,

- inne dokumenty potwierdzające sprawność urządzeń.

1. Wydanie karty bezpieczeństwa może nastąpić tylko w przypadku pozytywnego wyniku inspekcji, o której mowa w ust. l oraz po złożeniu przez inspektora sanitarnego protokółu z przeprowadzonej inspekcji sanitarnej łącznie ze stwierdzeniem, że statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa dotyczącym zdrowotności i stanu sanitarnego.
2. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres planowanej podróży próbnej. Ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona na następną podróż próbną bez inspekcji dodatkowej tego samego statku, jeżeli:
3. ilość osób nie będzie większa niż w podróży poprzedniej,
4. kwalifikacje zawodowe członków złogi udających się w podróż próbną będą nie niższe niż wymienione w zatwierdzonej liście załogi zgodnie z § 3 ust. 1, pkt 2,
5. nie nastąpiły zasadnicze zmiany w zakresie wyposażenia wymienionego w § 4 ust 4,
6. dokument klasyfikatora upoważniający do wyjścia w próby zachowuje ważność.
7. Przed wyjściem statku z portu, kapitan statku obowiązany jest okazać w kapitanacie portu kartę bezpieczeństwa, oraz dopełnić wszelkich czynności związanych ze zgłoszeniem wyjścia i wejścia statku w myśl obowiązujących przepisów portowych oraz przekroczenia granicy morskiej R.P.
8. Funkcjonariusze kapitanatu portu upoważnieni są do przeprowadzania inspekcji przed wyjściem statku w próby.
9. Statek udający się w podróż próbną obowiązany jest prowadzić dziennik okrętowy, dziennik maszynowy oraz dziennik radiowy, według wzoru i w sposób określony w odrębnych przepisach, dotyczących prowadzenia dzienników okrętowych.
10. Na statkach nowobudowanych, ten sam egzemplarz dziennika okrętowego, maszynowego i radiowego może być prowadzony na kolejnych statkach udających się w próby, aż do wyczerpania się ich objętości.
11. Na statkach wymienionych w ust. 2, wszelkie zapisy dotyczące spraw związanych z ochroną środowiska morskiego winny być dokonywane w dzienniku maszynowym.

## Rozdział IIWarunki techniczne, kwalifikujące statek do odbycia podróży próbnej

1. Każdy statek udający się w podróż próbną powinien znajdować się we właściwym stanie technicznym, a w szczególności należy:
2. całkowicie zakończyć prace przy poszyciu kadłuba i pokładu głównego oraz grodziach wodoszczelnych, a także prace związane ze szczelnością kadłuba, pokładów, nadbudówek, pokładówek, szybu maszynowego i wszelkich innych zamknięć, oraz przeprowadzić próby szczelności, zgodnie z wymogami klasyfikatora,
3. doprowadzić do stanu całkowitej sprawności napęd główny i poddać próbom, zgodnie z wymaganiami przepisów klasyfikatora,
4. dostatecznie wypróbować i doprowadzić do pełnej gotowości do pracy mechanizmy pomocnicze, urządzenia odwadniające, system paliwowy i balastowy, pompy, rurociągi siłowniane, prądnice główne i awaryjne, pulpit sterowy nawigacyjny i maszynowy, skrzynki rozdzielcze urządzeń i mechanizmów oraz oświetlenia zasadniczego i awaryjnego, instalacje i urządzenia elektryczne sygnalizacyjne i awaryjne konieczne dla bezpiecznego odbycia prób, urządzenia służące ochronie środowiska,
5. doprowadzić do stanu gotowości zgodnie z wymaganiami klasyfikatora, urządzenia sterowe główne i awaryjne,
6. przedstawić w działaniu sprawność stałych instalacji gaśniczych i wykrywczych pożaru. Instalacje te oraz przenośny sprzęt pożarniczy winny odpowiadać przepisom instytucji klasyfikacyjnej oraz innym obowiązującym przepisom w tym zakresie,
7. sprawdzić kotwice i windy kotwiczne zgodnie z wymaganiami klasyfikatora oraz programem prób na uwięzi,
8. wypróbować sprawność działania: telegrafów maszynowych, gwizdków, dzwonu i gongu. Konieczne jest zainstalowanie sprawnie działającej łączności głosowej między mostkiem i przedziałem maszynowym oraz między mostkiem, a pomieszczeniem maszynki sterowej,
9. w przypadku zaniku napięcia (black out) powinny być zasilane z awaryjnego agregatu prądotwórczego lub z akumulatorów poniższe obwody i urządzenia:
10. sygnalizacja alarmowa,
11. oświetlenie awaryjne,
12. tablica świateł nawigacyjnych,
13. sygnalizacja przeciwpożarowa,
14. oświetlenie kompasu magnetycznego,
15. urządzenie AIS na statku na którym jest zamontowany,
16. środki łączności radiowej,
17. awaryjne pompy pożarowe,
18. innych urządzeń zasilanych energią elektryczną, przewidzianych do użycia w warunkach awaryjnych,
19. zainstalować kurki kontrolne na rurach sondażowych zbiorników paliwowych przed rozpoczęciem bunkrowania paliwa,
20. zapewnić zgodność stanu izolacji w sieci podstawowej i oświetleniowej z wymaganą normą.
21. Wyposażenie statku ma zapewnić bezpieczne odbycie podróży próbnej i powinno obejmować:
22. odpowiednią ilość paliwa, smarów, wody, urządzeń i materiałów technicznych oraz w komplet lin do cumowania i holowania,
23. magnetyczny kompas główny, posiadający oświetlenia awaryjne (kompensację i dewiację kompasu należy dokonać po wyjściu statku na redę),
24. kompletne wyposażenie sygnałowo-nawigacyjne; latarnie okrętowe powinny spełniać wymagania międzynarodowej Konwencji COLREG 72 oraz powinny posiadać ważne świadectwa,
25. komplet aktualnych map morskich i wydawnictw nawigacyjnych na zamierzony rejon prób,
26. następujące środki ratunkowe:
27. łodzie ratunkowe i pneumatyczne tratwy ratunkowe w takiej ilości, aby tratwy te wraz z łodziami każdej burty zapewniały miejsce dla 100% osób znajdujących się na statku. W przypadku, gdy na statku znajdują się tylko pneumatyczne tratwy ratunkowe, wymagana jest taka łączna ilość tratw aby zapewnić miejsca dla 125% osób znajdujących się na statku, przy czym nie może być ich mniej niż dwie. Tratwy winny być zamocowane zgodnie z wymogami, tzn. przy pomocy zwalniaka hydrostatycznego, haka odrzutnego i słabego ogniwa,
28. łódź ratowniczą, jeśli w warunkach eksploatacyjnych statek powinien być w nią wyposażony,
29. co najmniej 3 szt. kombinezonów ratunkowych, dla każdej łodzi ratunkowej typu otwartego oraz każdej łodzi ratowniczej,
30. koła ratunkowe wraz z wyposażeniem w ilości zgodnej z wymogami Konwencji SOLAS 74, jeśli statek w czasie eksploatacji będzie jej podlegał, lub zgodnie wymaganiami przepisów wydanymi przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni,
31. pasy ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku oraz dodatkowe pasy ratunkowe dla osób pełniących wachtę na mostku i w przedziale maszynowym,
32. w okolicy zamocowania jednostek ratunkowych należy zamontować drabinki (sztormtrapy) lub siatki umożliwiające szybkie zejście do jednostek ratunkowych znajdujących się na wodzie.
33. w pomieszczeniach ogólnych oraz korytarzach wywieszone informacje odnośnie użycia i obsługi jednostek ratunkowych oraz sposobów zakładania kombinezonów i pasów ratunkowych,
34. czerwone rakiety spadochronowe z aktualnym terminem ważności w ilości zgodnej z wymogami przewidzianymi w warunkach eksploatacyjnych statku,
35. komplet wyrzutni linki ratunkowej z aktualnym wyposażeniem pirotechnicznym, jeśli statek o długości 24 m i więcej odbywa próby w żegludze międzynarodowej,
36. przenośne radiotelefony VHF do łączności dwukierunkowej,
37. EPIRB - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w nią wyposażony,
38. co najmniej jeden SART, jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych powinien być w niego wyposażony,
39. radar -jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien w niego być wyposażony,
40. odbiornik systemu GPS - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien być w to urządzenie wyposażony,
41. odbiornik systemu NAVTEX - jeśli statek w warunkach eksploatacyjnych winien w niego być wyposażony,
42. apteczkę typu zatwierdzonego przez Portowego Inspektora Sanitarnego,
43. wyraźnie oznakowane na wszystkich pokładach drogi ewakuacyjne (ciągi komunikacyjne) na miejsca zbiórek i wyjścia awaryjne,
44. rozmieszczenie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami plany ochrony przeciwpożarowej i środków ratunkowych.
45. W podróży próbnej należy zapewnić łączność alarmową za pomocą stacjonarnego radiotelefonu z DSC odpowiedniego do obszaru morza.
46. Łączność w podróży próbnej w granicach działania VTS może być realizowana przy pomocy radiotelefonu VHF.

## Rozdział IIIInne wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego

1. Wszystkie osoby biorące udział w podróży próbnej, a nie będące członkami załogi, winny posiadać podstawowe przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych oraz w zakresie zapobiegania i zwalczania pożarów, udokumentowane odpowiednim zaświadczeniem.
2. Z obowiązku przeszkolenia, o którym mowa w ust. 1 zwolnione są osoby reprezentujące armatora (niebędące stałymi pracownikami stoczni, serwisy) oraz pracownicy instytucji klasyfikacyjnej, pod nadzorem której statek był budowany, przebudowywany lub remontowany.
3. Przeszkolenie, o którym mowa w ust. 1 powinno być przeprowadzone przez uznane ośrodki szkoleniowe lub przez stoczniowe ośrodki szkoleniowe według programu zatwierdzonego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.
4. Opracować i rozmieścić zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami rozkłady alarmowe (m.in. z uwzględnieniem obcokrajowców biorących udział w próbach) jak również winny być wyznaczone miejsca zbiórek.
5. Przed odcumowaniem statku w podróż próbną, winien być obowiązkowo przeprowadzony ćwiczebny alarm przeciwpożarowy dla załogi i opuszczania statku z udziałem wszystkich uczestników prób. Przeprowadzenie ćwiczebnych alarmów winno być odnotowane w dzienniku okrętowym.
6. Przed udaniem się w podróż próbną wszelkie instrukcje dotyczące obsługi systemów i instalacji statkowych powinny być wykonane w języku roboczym dla załogi i pozostałych uczestników prób i rozmieszczone w pobliżu tych systemów i instalacji.
7. W zakresie ochrony środowiska morskiego statek nowobudowany winien spełniać następujące wymagania:
8. wody zaolejone i odpady olejowe winny być gromadzone na statku i po powrocie z prób zdane na ląd,
9. powinna być zapewniona możliwość gromadzenia ścieków na statku, które można zrzucić do morza po przekroczeniu odległości 12 Mm od lądu, przy zachowaniu następujących warunków:
10. statek musi płynąć z szybkością nie mniejszą niż 4 węzły,
11. zrzutu ścieków należy dokonywać w umiarkowanym tempie,
12. śmieci należy składować na statku w pojemnikach i po powrocie zdać je na ląd,
13. posiadać zestaw środków do usuwania rozlewu oleju na pokładzie i przeszkolony w tym zakresie zespół ludzi.
14. W stosunku do statków po przebudowie i remoncie obowiązuje konwencja MARPOL.
15. Minimalną ilość holowników w czasie poruszania się po obszarze nawigacyjnym portu określa Kapitan portu.
16. Postanowienia ust. l nie mogą naruszać obowiązujących przepisów portowych.

## Rozdział IVPrzepisy końcowe

1. W czasie podróży próbnych statków rybackich użycie włoka lub innych narzędzi połowowych wymaga każdorazowo zgody właściwego inspektoratu ochrony rybołówstwa morskiego.
2. W podróży próbnej powinny uczestniczyć tylko osoby niezbędne do przeprowadzenia prób oraz związane z zabezpieczeniem technicznym statku.
3. Zabrania się zabierania w podróż próbną osób nieletnich.
4. Traci moc zarządzenie porządkowe Nr 6 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 maja 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków udających się w podróże próbne (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 70, poz. 1118, Dz. Urz. Woj. Warm. Maź. Nr 67, poz. 988).

**§** **17.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2007 r. i podlega opublikowaniu w Dziennikach Urzędowych Województw Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego.