

DYREKTYWA KOMISJI 2009/46/WE**z dnia 24 kwietnia 2009 r.****zmieniająca dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żegluga śródlądowej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od chwili przyjęcia dyrektywy 2006/87/WE w grudniu 2006 r. uzgodniono zmiany przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie zgodnie z art. 22 Poprawionej konwencji o żegludze na Renie. W związku z tym należy wprowadzić odpowiednie zmiany do dyrektywy 2006/87/WE.
- (2) Należy zapewnić wydawanie wspólnotowego świadectwa statku oraz świadectwa statku zgodnie z przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie na podstawie wymagań technicznych gwarantujących równoważny poziom bezpieczeństwa.
- (3) Należy włączyć równoważne przepisy w stosunku do przepisów dotyczących inspekcji statków na Renie w zakresie instalacji i kontroli eksploatacji silników wchodzących w zakres dyrektywy 97/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1997 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do środków dotyczących ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silników spalinowych montowanych w maszynach samojednych nieporuszających się po drogach ⁽²⁾.
- (4) W celu uniknięcia przypadków zakłócenia konkurencji, jak również różnego poziomu bezpieczeństwa, zmiany w dyrektywie 2006/87/WE powinny być wprowadzone tak szybko, jak tylko to możliwe.

- (5) Środki określone w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 7 dyrektywy Rady 91/672/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania krajowych patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową ⁽³⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku I do dyrektywy 2006/87/WE zapis w rozdziale 3 dotyczący Republiki Włoskiej otrzymuje brzmienie:

*„Republika Włoska**Wszystkie krajowe żeglowne drogi wodne”.***Artykuł 2**

W załączniku II do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

W załączniku V do dyrektywy 2006/87/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Państwa członkowskie posiadające śródlądowe drogi wodne, o których mowa w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2006/87/WE, wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 czerwca 2009 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 29.

Artykuł 5

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

Artykuł 6

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 24 kwietnia 2009 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. W spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł ROZDZIAŁU 8a otrzymuje brzmienie:

„EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I PYŁOWYCH Z SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH”;

b) po tytule rozdziału 8a dodaje się następujące artykuły dotyczące rozdziału 8a:

„Artykuł 8a.01 – Definicje

Artykuł 8a.02 – Przepisy ogólne

Artykuł 8a.03 – Uznane homologacje typu

Artykuł 8a.04 – Kontrola instalacyjna oraz kontrole okresowe i specjalne

Artykuł 8a.05 – Służby techniczne”;

c) tytuł art. 10.03a otrzymuje brzmienie:

„Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w celu zabezpieczenia pomieszczeń dla załogi, sterówek i pomieszczeń dla pasażerów”;

d) tytuł art. 10.03b otrzymuje brzmienie:

„Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w celu zabezpieczenia maszynowni, kotłowni i pompowni”;

e) po art. 24.07 dodaje się tytuł w brzmieniu:

„Artykuł 24.08 – Przepisy przejściowe do art. 2.18”;

f) po art. 24a.04 dodaje się tytuł w brzmieniu:

„Artykuł 24a.05 – Przepisy przejściowe do art. 2.18”;

g) po dodatku II dodaje się następujące dodatki:

„DODATEK III – WZÓR JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO NUMERU IDENTYFIKACYJNEGO
STATKU

DODATEK IV – DANE IDENTYFIKACYJNE STATKU

DODATEK V – PROTOKÓŁ PARAMETRÓW SILNIKA”.

2. W art. 1.01 wprowadza się następujące zmiany:

a) punkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52. »miejsca zbiórki«: specjalnie chronione miejsca na statku, w których zbierają się ludzie w razie niebezpieczeństwa;”;

b) punkt 76 otrzymuje brzmienie:

„76. »zanurzenie (T)«: pionowa odległość w m od najniższego punktu kadłuba bez stępki lub innych elementów mocujących do poziomu maksymalnego zanurzenia;”;

c) po pkt 76 dodaje się pkt 76a w brzmieniu:

„76a. »całkowite zanurzenie (T_{0A})«: pionowa odległość w m od najniższego punktu kadłuba wraz ze stępką lub innymi elementami mocującymi do poziomu maksymalnego zanurzenia;”;

d) po pkt 97 dodaje się pkt 97a i 97b w brzmieniu:

„97a. »światła nawigacyjne«: układ świateł nawigacyjnych identyfikujących jednostkę;”.

„97b. »sygnały świetlne«: układ świateł towarzyszących sygnałom wizualnym lub dźwiękowym;”.

3. Artykuł 2.07 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel jednostki lub jego pełnomocnik powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach nazwy lub właściciela jednostki, wszelkich ponownych pomiarach, a także o każdej zmianie rejestracji lub portu macierzystego, przedkładając przy tym temu organowi świadectwo wspólnotowe celem wprowadzenia zmiany.”.

4. W art. 7.04 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wyświetlane muszą być kierunek siły posuwu przenoszony z napędu na statek oraz prędkość obrotowa śrub lub serwowatorów.”;

b) w ust. 9 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Należy przy tym przestrzegać odpowiednio wymogów określonych w ust. 1–8 oraz uwzględnić szczególne właściwości i wybrane ułożenie wymienionych wyżej systemów sterowniczych i napędowych. Analogicznie do ust. 2 każdy system jest sterowany za pomocą dźwigni, która porusza się po łuku koła w płaszczyźnie pionowej, prawie równoległej do kierunku posuwu systemu. Z położenia dźwigni jednoznacznie wynika kierunek działającego na statek posuwu.”.

Jeśli układy typu ster-śruba lub pędnik cykloidalny nie są sterowane za pomocą dźwigni, komisja inspekcyjna może dopuścić odstępstwa od ust. 2. Odstępstwa te należy podać w polu 52 świadectwa wspólnotowego.”.

5. Po rozdziale 8 dodaje się rozdział 8a w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ 8a

EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I PYŁOWYCH Z SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH

Artykuł 8a.01

Definicje

Do celów niniejszego rozdziału:

1) »silnik« oznacza silnik pracujący na zasadzie zapłonu samoczynnego (silnik wysokoprężny);

1a) »silnik napędowy« oznacza silnik do napędu statku pływającego po śródlądowych drogach wodnych, zgodnie z definicją w art. 2 dyrektywy 97/68/WE (1);

1b) »silnik pomocniczy« oznacza silnik do innych zastosowań niż napęd jednostki;

1c) »silnik zamienny« oznacza używany silnik, po kapitalnym remoncie, który ma zastąpić aktualnie używany silnik, o takiej samej konstrukcji (silnik rządowy lub silnik widlasty) jak wymieniany silnik, o tej samej liczbie cylindrów oraz mocy i prędkości nieróżniących się o więcej niż 10 % od mocy i prędkości wymienianego silnika;

- 2) »homologacja typu« oznacza procedurę, określoną w art. 2 tiret drugie dyrektywy 97/68/WE z późniejszymi zmianami, na mocy której państwa członkowskie stwierdzają, że typ silnika lub rodzina silników, w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silnika(ów), spełnia odpowiednie wymagania techniczne;
- 3) »kontrola instalacyjna« oznacza procedurę, na mocy której właściwy organ upewnia się, że nawet w przypadku gdy silnik zamontowany na jednostce został po wydaniu homologacji typu zmodyfikowany lub przystosowany w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, nadal spełnia on wymagania techniczne niniejszego rozdziału;
- 4) »kontrola okresowa« oznacza procedurę, na mocy której właściwy organ upewnia się, że nawet w przypadku gdy silnik jednostki został po kontroli instalacyjnej zmodyfikowany lub przystosowany w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, nadal spełnia on wymagania techniczne niniejszego rozdziału;
- 5) »kontrola specjalna« oznacza procedurę, na mocy której właściwy organ upewnia się, że po każdej istotnej modyfikacji silnika jednostki w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych nadal spełnia on wymagania techniczne niniejszego rozdziału;
- 6) (skreślony);
- 7) »rodzina silników« oznacza grupę silników wydzieloną przez producenta, co do których, ze względu na ich konstrukcję, oczekuje się podobnej charakterystyki emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, zgodnie z art. 2 tiret czwarte dyrektywy 97/68/WE z późniejszymi zmianami, i które spełniają wymagania określone w art. 8a.03;
- 8) (skreślony);
- 9) (skreślony);
- 10) (skreślony);
- 11) »producent«, zgodnie z art. 2 dyrektywy 97/68/WE z późniejszymi zmianami, oznacza osobę lub organ odpowiedzialne przed organem udzielającym homologacji typu za wszystkie aspekty procesu homologacji typu i za zapewnienie zgodności produkcji. Nie jest istotne, czy osoba lub organ są bezpośrednio zaangażowane we wszystkie etapy budowy silnika;
- 12) (skreślony);
- 13) (skreślony);
- 14) (skreślony);
- 15) (skreślony);
- 16) »protokół parametrów silnika« oznacza dokument zgodny z załącznikiem V, w którym prawidłowo zapisano wszystkie parametry, wraz ze zmianami, silnika, łącznie z jego częściami i ustawieniami, mające wpływ na poziom emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych;
- 17) »instrukcje producenta silnika dotyczące monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin« oznaczają dokument wydany na potrzeby przeprowadzenia kontroli instalacyjnej oraz kontroli okresowych i specjalnych.

Artykuł 8a.02

Przepisy ogólne

1. Nie naruszając wymagań dyrektywy 97/68/WE, przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do wszystkich silników o mocy znamionowej powyżej 19 kW zainstalowanych na statkach żeglugi śródlądowej lub w urządzeniach znajdujących się na pokładzie takiego statku.

2. Silniki te spełniają wymagania dyrektywy 97/68/WE.
3. Zgodność z wartościami granicznymi emisji spalin dla danego etapu określa się na podstawie homologacji typu zgodnie z art. 8a.03.
4. Kontrole instalacyjne:
 - a) Po zamontowaniu silnika na pokładzie, lecz przed jego oddaniem do eksploatacji, przeprowadza się kontrolę instalacyjną. Kontrola ta, która stanowi część inspekcji początkowej statku lub inspekcji specjalnej związanej z zainstalowaniem przedmiotowego silnika, skutkuje zarejestrowaniem silnika w świadectwie wspólnotowym, które ma być wydane po raz pierwszy, lub zmianą istniejącego świadectwa wspólnotowego.
 - b) Komisja inspekcyjna może odstąpić od kontroli instalacyjnej zgodnie z lit. a), jeśli silnik o mocy znamionowej P_N poniżej 130 kW jest wymieniany na silnik objęty tą samą homologacją typu. Jako warunek wstępny właściciel statku lub jego pełnomocnik muszą zawiadomić komisję inspekcyjną o wymianie silnika i przedłożyć kopię dokumentu homologacji typu oraz podać numer identyfikacyjny nowo zamontowanego silnika. Komisja inspekcyjna dokonuje odpowiednich zmian w świadectwie wspólnotowym (zob. pole 52).
5. Kontrole okresowe silnika przeprowadza się w ramach inspekcji okresowej zgodnie z art. 2.09.
6. Po każdej istotnej modyfikacji silnika, która może mieć wpływ na emisję zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z silnika, bezwzględnie należy przeprowadzić kontrolę specjalną.
- 6a. Wyniki kontroli, o których mowa w art. 8a.02 ust. 4–6, zapisuje się w protokole parametrów silnika.
7. Komisja inspekcyjna podaje w świadectwie wspólnotowym, w polu 52, numery homologacji typu i numery identyfikacyjne wszystkich silników, które są zamontowane na pokładzie statku i które podlegają wymaganiom niniejszego rozdziału. W przypadku silników objętych art. 9 ust. 4 lit. a) dyrektywy 97/68/WE wystarczy numer identyfikacyjny.
8. W celu wykonania zadań wynikających z niniejszego rozdziału właściwy organ może zatrudnić służby techniczne.

Artykuł 8a.03

Uznane homologacje typu

1. Uznaje się poniższe homologacje typu, pod warunkiem że zastosowanie silnika objęte jest odpowiednią homologacją typu:
 - a) homologacje typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE;
 - b) homologacje typu, które zgodnie z dyrektywą 97/68/WE (?) uznaje się za równoważne.
2. Dla każdego silnika z homologacją typu na pokładzie muszą znajdować się następujące dokumenty lub ich kopie:
 - a) dokument homologacji typu;
 - b) instrukcje producenta silnika dotyczące monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin;
 - c) protokół parametrów silnika.

Artykuł 8a.04

Kontrola instalacyjna oraz kontrole okresowe i specjalne

1. W trakcie kontroli instalacyjnej zgodnie z art. 8a.02 ust. 4 oraz w trakcie kontroli okresowych zgodnie z art. 8a.02 ust. 5 i kontroli specjalnych zgodnie z art. 8a.02 ust. 6, właściwy organ sprawdza aktualny stan silnika w zakresie części, regulacji i parametrów podanych w instrukcjach zgodnie z art. 8a.01 ust. 17.

Jeśli organ ten stwierdzi niezgodność silnika z homologowanym typem silnika lub homologowaną rodziną silników, może:

- a) zażądać
 - aa) podjęcia działań mających na celu przywrócenie zgodności;
 - bb) odpowiednich zmian w dokumencie homologacji typu; lub
- b) zlecić przeprowadzenie pomiarów rzeczywistej emisji.

W przypadku nieprzywrócenia zgodności silnika lub wobec braku odpowiednich zmian w dokumencie homologacji typu, lub w przypadku gdy pomiary wskazują brak zgodności z wartościami granicznymi emisji, właściwy organ odmawia wydania świadectwa wspólnotowego lub cofa wszelkie świadectwo wspólnotowe wydane wcześniej.

2. W przypadku silników z systemami obróbki gazów spalinowych, w ramach kontroli instalacyjnej oraz kontroli okresowych lub specjalnych przeprowadza się badania w celu ustalenia, czy systemy te działają prawidłowo.
3. Kontrole, o których mowa w ust. 1, przeprowadza się na podstawie instrukcji producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin. Instrukcje, które opracowuje producent, a właściwy organ zatwierdza, określają istotne ze względu na emisję spalin części, a także regulacje i parametry, na podstawie których można ocenić ciągłą zgodność z wartościami granicznymi emisji spalin. Instrukcja zawiera przynajmniej następujące dane:
 - a) typ silnika oraz, w razie konieczności, rodzinę silników wraz z podaną mocą znamionową i prędkością znamionową;
 - b) wykaz części i parametrów silnika istotnych ze względu na emisję spalin;
 - c) jednoznaczne cechy pozwalające zidentyfikować dopuszczone części, które są istotne ze względu na emisję spalin (np. numery umieszczone na częściach);
 - d) parametry silnika istotne ze względu na emisję spalin, takie jak zakresy ustawień dla wtrysku, dopuszczalna temperatura wody chłodzącej, maksymalne ciśnienie wsteczne spalin itp.

W przypadku silników wyposażonych w systemy obróbki gazów spalinowych instrukcja zawiera także procedury pozwalające sprawdzić, czy systemy obróbki gazów spalinowych działają prawidłowo.

4. Instalacja silników na jednostce zgodna jest z ograniczeniami podanymi w zakresie homologacji typu. Ponadto wlot pod ciśnieniem oraz ciśnienie wsteczne spalin nie przekraczają wartości podanych dla homologowanego silnika.
5. Jeśli silniki zainstalowane na pokładzie należą do rodziny silników, nie można dokonywać żadnych regulacji lub modyfikacji, które mogłyby niekorzystnie wpłynąć na emisję spalin i zanieczyszczeń lub które wykraczają poza przewidziany zakres regulacji.

6. Jeśli konieczne jest dokonanie regulacji lub modyfikacji silnika po jego homologacji, powinny one zostać dokładnie zarejestrowane w protokole parametrów silnika.
7. Jeśli kontrole instalacyjne i okresowe wskazują, że silniki zainstalowane na pokładzie, w odniesieniu do ich parametrów, części i zmiennych cech, odpowiadają specyfikacji podanej w instrukcjach zgodnie z art. 8a.01 ust. 17, można uznać, że emisja spalin i zanieczyszczeń z silników także spełnia podstawowe wartości graniczne.
8. Jeśli silnik uzyskał homologację typu, właściwy organ może, według własnego uznania, ograniczyć kontrolę instalacyjną lub kontrolę okresową zgodnie z niniejszymi przepisami. Przeprowadza się jednak pełną kontrolę w odniesieniu do przynajmniej jednego cylindra lub jednego silnika z rodziny silników i można ją ograniczyć jedynie w przypadku, gdy istnieją powody, by sądzić, że wszystkie pozostałe cylindry lub silniki zachowują się podobnie do badanego cylindra lub silnika.

Artykuł 8a.05

Służby techniczne

1. Służby techniczne spełniają europejską normę w zakresie ogólnych wymagań dotyczących kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących (EN ISO/IEC 17025:2000), z uwzględnieniem następujących warunków:
 - a) producenci silników nie mogą być uznani za służby techniczne;
 - b) do celów niniejszego rozdziału służba techniczna może, za zgodą właściwego organu, korzystać z urządzeń poza własnym laboratorium badawczym;
 - c) na wniosek właściwego organu służby techniczne wykazują, iż są uprawnione do wykonywania na terytorium Unii Europejskiej działalności opisanej w niniejszym ustępie;
 - d) służby krajów trzecich mogą zostać notyfikowane jako uznane służby techniczne jedynie w ramach umowy dwustronnej lub wielostronnej między Unią Europejską a danym krajem trzecim.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy służb technicznych, które, wraz z ich krajowym właściwym organem, odpowiadają za stosowanie przepisów niniejszego rozdziału. Komisja przekazuje te informacje państwom członkowskim.

(¹) Dz.U. L 59 z 27.2.1998, s. 1.

(²) Alternatywne homologacje typu uznane zgodnie z dyrektywą 97/68/WE podano w załączniku XII pkt 2 dyrektywy 97/68/WE.”.

6. Tytuł art. 10.03a otrzymuje brzmienie:

„Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w celu zabezpieczenia pomieszczeń dla załogi, sterówek i pomieszczeń dla pasażerów”.

7. Tytuł art. 10.03b otrzymuje brzmienie:

„Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w celu zabezpieczenia maszynowni, kotłowni i pompowni”

8. Artykuł 15.06 ust. 5 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) muszą posiadać wolną szerokość co najmniej 0,80 m. Jeśli prowadzą do pomieszczeń przeznaczonych dla więcej niż 80 pasażerów, muszą spełniać wymagania podane w ust. 3 lit. d) i e) w zakresie szerokości wyjść prowadzących do korytarzy łączących.”.

9. W art. 15.06 ust. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) litera e) otrzymuje brzmienie:

„e) jeśli w pomieszczeniu przeznaczonym na miejsce zbiórki znajdują się mocowane na stałe miejsca do siedzenia, liczby osób, dla których są one przeznaczone, można nie uwzględniać podczas obliczania łącznej powierzchni miejsc zbiórki zgodnie z lit. a). Jednak liczba osób, dla których uwzględniono mocowane na stałe miejsca do siedzenia w określonym pomieszczeniu, nie może przewyższać liczby osób, dla których przeznaczone jest miejsce zbiórki w tym pomieszczeniu;”;

b) litera f) otrzymuje brzmienie:

„f) sprzęt ratowniczy musi być łatwo dostępny ze stref ewakuacji;”;

c) litera g) otrzymuje brzmienie:

„g) bezpieczna ewakuacja ludzi ze stref ewakuacji musi być możliwa z obu stron statku;”;

d) litera h) otrzymuje brzmienie:

„h) miejsca zbiórek muszą być usytuowane powyżej linii granicznej;”;

e) litera i) otrzymuje brzmienie:

„i) miejsca zbiórek i ewakuacji muszą być wskazane w planie bezpieczeństwa i oznaczone na pokładzie statku;”;

f) litera j) otrzymuje brzmienie:

„j) przepisy lit. d) i e) odnoszą się również do wolnych pokładów, na których wyznaczono miejsca zbiórki;”;

g) litera l) otrzymuje brzmienie:

„l) jednak we wszystkich przypadkach, w których dokonano zmniejszenia zgodnie z lit. e), j) i k), łączna powierzchnia, o której mowa w lit. a), musi być wystarczająca dla co najmniej 50 % największej dopuszczalnej liczby pasażerów.”.

10. Artykuł 15.08 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Musi być dostępny system pomp zęzowych z zainstalowanym na stałe orurowaniem.”.

11. W tabeli w art. 24.02 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pozycja odnosząca się do art. 7.02 ust. 5 staje się pozycją odnoszącą się do art. 7.02 ust. 6;

b) po pozycji odnoszącej się do art. 7.04 ust. 2 dodaje się pozycje w brzmieniu:

„ust. 3	Wyświetlacz	Jeśli brak jest jednoosobowego stanowiska radarowego: N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.
ust. 9 zdanie trzecie	Obsługa dźwigni	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.
zdanie czwarte	Wyraźne wskazanie kierunku posuwu	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”;

c) pozycja odnosząca się do art. 8.02 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2025 r.”;
---------	------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

d) po pozycji odnoszącej się do art. 8.02 ust. 4 dodaje się pozycje w brzmieniu:

„ust. 5	System rur płaszczowych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2025 r.
ust. 6	Izolacja części maszyn	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego”;

e) pozycja odnosząca się do art. 8.05 ust. 9 zdanie pierwsze staje się pozycją odnoszącą się do art. 8.05 ust. 9 zdanie drugie;

f) po pozycji odnoszącej się do art. 8.05 ust. 13 dodaje się pozycje w brzmieniu:

„8.06	Zbiorniki olejów smarowych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.
8.07	Zbiorniki olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.”;

g) pozycja odnosząca się do rozdziału 8a otrzymuje brzmienie:

	„ROZDZIAŁ 8a	
8a.02 ust. 2 i 3	Zgodność z wymaganiami/wartościami granicznymi emisji gazów	<p>Przepisów nie stosuje się do</p> <p>a) silników zainstalowanych przed 1.1.2003 r.; oraz</p> <p>b) silników zamiennych, które do 31.12.2011 r. są zainstalowane na pokładzie jednostek eksploatowanych na dzień 1.1.2002 r.</p> <p>Dla silników zainstalowanych</p> <p>a) w jednostkach pomiędzy 1.1.2003 r. a 1.7.2007 r. stosuje się wartości graniczne spalin, zgodnie z załącznikiem XIV do dyrektywy 97/68/WE;</p> <p>b) w jednostkach lub urządzeniach pokładowych po 30.6.2007 r. stosuje się wartości graniczne spalin, zgodnie z załącznikiem XV do dyrektywy 97/68/WE</p> <p>Wymagania dla kategorii:</p> <p>aa) V dla silników spalinowych i silników pomocniczych powyżej 560 kW; oraz</p> <p>bb) D, E, F, G, H, I, J, K dla silników pomocniczych w rozumieniu dyrektywy 97/68/WE stosuje się jako równoważne”;</p>

h) pozycja odnosząca się do art. 9.15 ust. 9 staje się pozycją odnoszącą się do art. 9.15 ust. 10;

i) po tytule „ROZDZIAŁ 15” dodaje się pozycję w brzmieniu:

„15.01 ust. 1 lit. c)	Niestosowanie art. 8.08 ust. 2 zdanie drugie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2007 r.”;
-----------------------	----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

j) pozycja odnosząca się do art. 15.01 ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„lit. d)	Niestosowanie art. 9.14 ust. 3 zdanie drugie przy napięciu znamionowym powyżej 50 V	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.”.
----------	-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

12. W tabeli w art. 24.06 ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) po pozycji odnoszącej się do art. 7.02 ust. 2 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„7.04(3)	Wyświetlacz	Jeśli brak jest jednoosobowego stanowiska radarowego: N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.4.2007
ust. 9 zdanie trzecie	Obsługa dźwigni	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.4.2007
zdanie czwarte	Zakaz podawania kierunku strumienia	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2010 r.	1.4.2007”;

b) pozycja odnosząca się do art. 8.02 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„8.02 ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 2025 r.	1.4.2007”;
--------------	------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	------------

c) po pozycji odnoszącej się do art. 8.02 ust. 4 dodaje się pozycję w brzmieniu:

„ust. 5	System rur płaszczowych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2025 r.	1.4.2007
ust. 6	Izolacja części maszyn	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2025 r.	1.4.2003”;

d) pozycja odnosząca się do art. 8.05 ust. 9 zdanie pierwsze staje się pozycją odnoszącą się do art. 8.05 ust. 9 zdanie drugie;

e) po pozycji odnoszącej się do art. 8.05 ust. 13 dodaje się pozycje w brzmieniu:

„8.06	Zbiorniki olejów smarowych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.4.2007
8.07	Zbiorniki olejów używanych w systemach przenoszenia napędu, systemach sterowania i napędu oraz systemach grzewczych, rury i osprzęt	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1.1.2045 r.	1.4.2007”;

f) pozycja odnosząca się do rozdziału 8a otrzymuje brzmienie:

	„ROZDZIAŁ 8a		
8a.02 ust. 2 i 3	Zgodność z wymaganiami/wartościami granicznymi emisji gazów	<p>Przepisów nie stosuje się do</p> <p>a) silników zainstalowanych przed 1.1.2003 r.; oraz</p> <p>b) silników zamiennych, które do 31.12.2011 r. są instalowane na pokładzie jednostek eksploatowanych na dzień 1.1.2002 r.</p> <p>Dla silników zainstalowanych</p> <p>a) w jednostkach pomiędzy 1.1.2003 r. a 1.7.2007 r. stosuje się wartości graniczne spalin, zgodnie z załącznikiem XIV do dyrektywy 97/68/WE;</p> <p>b) w jednostkach lub urządzeniach pokładowych po 30.6.2007 r. stosuje się wartości graniczne spalin, zgodnie z załącznikiem XV do dyrektywy 97/68/WE</p> <p>Wymagania dla kategorii:</p> <p>aa) V dla silników spalinowych i silników pomocniczych powyżej 560 kW; oraz</p> <p>bb) D, E, F, G, H, I, J, K dla silników pomocniczych w rozumieniu dyrektywy 97/68/WE</p> <p>stosuje się jako równoważne”</p>	<p>1.1.2002</p> <p>1.7.2007</p>

g) pozycja odnosząca się do art. 15.01 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„15.01 ust. 1 lit. c)	Niestosowanie art. 8.08 ust. 2 zdanie drugie	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego	1.1.2006”.
-----------------------	----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------	------------

13. Po art. 24.07 dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 24.08

Przepisy przejściowe do artykułu 2.18

Wydając świadectwo wspólnotowe dla jednostki, która posiadała po dniu 31 marca 2007 r. ważne świadectwo statku zgodne z przepisami dotyczącymi inspekcji statków na Renie, należy posłużyć się przyznanym już jednolitym europejskim numerem identyfikacyjnym statku, w razie konieczności uzupełnionym na początku o cyfrę »0«.

14. W tabeli w art. 24a.02 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) pozycja odnosząca się do art. 7.02 ust. 5 staje się pozycją odnoszącą się do art. 7.02 ust. 6;
- b) po pozycji odnoszącej się do art. 7.04 ust. 2 dodaje się pozycje w brzmieniu:

„ust. 3	Wyświetlacz	Jeśli brak jest jednoosobowego stanowiska radarowego: N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 30 grudnia 2024 r.
ust. 9 zdanie trzecie	Obsługa dźwigni	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 30 grudnia 2024 r.
zdanie czwarte	Zakaz podawania kierunku strumienia	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 30 grudnia 2024 r.”;

- c) po pozycji odnoszącej się do art. 8.02 ust. 1 pozycja

„ust. 4	Izolacja części maszyn	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego”
---------	------------------------	----------------------------------------------------------------------------

zastąpiona zostaje pozycjami:

„ust. 4	Ekranowanie złączy rur	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 30 grudnia 2024 r.
ust. 5	System rur płaszczowych	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 30 grudnia 2024 r.
ust. 6	Izolacja części maszyn	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego”;

- d) pozycja odnosząca się do art. 8.05 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„ust. 7 akapit pierwszy	Zawór szybkiego odcinania paliwa w zbiorniku, który można uruchamiać z pokładu, nawet w przypadku gdy przedmiotowe pomieszczenia są zamknięte	N.Z.P., najpóźniej do wystawienia lub odnowienia świadectwa wspólnotowego po 1 stycznia 2029 r.”;
-------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

- e) pozycja odnosząca się do art. 8.05 ust. 9 zdanie pierwsze staje się pozycją odnoszącą się do art. 8.05 ust. 9 zdanie drugie;

f) po pozycji odnoszącej się do art. 8.10 ust. 3 dodaje się pozycję odnoszącą się do rozdziału 8a w brzmieniu:

	„ROZDZIAŁ 8a	
		<p>Przepisów nie stosuje się do</p> <p>a) silników spalinowych i silników pomocniczych o mocy znamionowej powyżej 560 kW następujących kategorii zgodnie z dodatkiem I sekcja 4.1.2.4 dyrektywy 97/68/WE:</p> <p>aa) V1:1 do V1:3, które do dnia 31 grudnia 2006 r.;</p> <p>bb) V1: 4 i V2:1 do V2:5, które do dnia 31 grudnia 2008 r.;</p> <p>zostały zainstalowane w jednostkach lub w urządzeniach pokładowych;</p> <p>b) silników pomocniczych o mocy znamionowej do 560 kW i zmiennej prędkości następujących kategorii zgodnie z art. 9.4a dyrektywy 97/68/WE:</p> <p>aa) H, które do dnia 31 grudnia 2005 r.;</p> <p>bb) I i K, które do dnia 31 grudnia 2006 r.;</p> <p>cc) J, które do dnia 31 grudnia 2007 r.;</p> <p>zostały zainstalowane w jednostkach lub w urządzeniach pokładowych;</p> <p>c) silników pomocniczych o mocy znamionowej do 560 kW i stałej prędkości następujących kategorii zgodnie z art. 9.4a dyrektywy 97/68/WE:</p> <p>aa) D, E, F i G, które do dnia 31 grudnia 2006 r. (*);</p> <p>bb) H, I i K, które do dnia 31 grudnia 2010 r.;</p> <p>cc) J, które do dnia 31 grudnia 2011 r.;</p> <p>zostały zainstalowane w jednostkach lub w urządzeniach pokładowych;</p> <p>d) silników, które odpowiadają wartościom granicznym określonym w załączniku XIV do dyrektywy 97/68/WE i które do dnia 30 czerwca 2007 r., zostały zainstalowane w jednostkach lub w urządzeniach pokładowych;</p> <p>e) silników zamiennych, które do dnia 31 grudnia 2011 r. zostały zainstalowane w jednostkach lub w urządzeniach pokładowych w celu wymiany silnika, do którego nie stosuje się przepisów zgodnie z lit. a) do d).</p> <p>Terminy podane w lit. a), b), c) i d) zostają odroczone o dwa lata w odniesieniu do silników z datą produkcji poprzedzającą podane terminy.</p>

(*) Zgodnie z załącznikiem I, sekcja 1 A pkt (ii) dyrektywy 2004/26/WE zmieniającej dyrektywę 97/68/WE, ograniczenia dla tych pomocniczych silników o stałej prędkości obowiązują dopiero od tego dnia.”

15. Po art. 24a.04 dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 24a.05

Przepisy przejściowe do artykułu 2.18

Artykuł 24.08 ma zastosowanie z odpowiednimi zmianami.”

16. W dodatku II instrukcja administracyjna nr 23 otrzymuje brzmienie:

„Instrukcja administracyjna nr 23

Zastosowanie silnika objęte odpowiednią homologacją typu

(artykuł 8a.03 ust. 1 załącznika II)

1. Wprowadzenie

Uznaje się na podstawie art. 8a.03 ust. 1 homologacje typu zgodnie z dyrektywą 97/68/WE oraz homologacje typu, które zgodnie z dyrektywą 97/68/WE uznawane są za równoważne, pod warunkiem że zastosowanie silnika objęte jest odpowiednią homologacją typu.

Silniki na pokładzie statków żeglugi śródlądowej mogą mieć więcej niż jedno zastosowanie.

Sekcja 2 niniejszej instrukcji administracyjnej wyjaśnia, kiedy zastosowanie silnika może zostać uznane za objęte odpowiednią homologacją typu. W sekcji 3 podano wyjaśnienie dotyczące kwestii, jak traktować silniki, które w trakcie eksploatacji na pokładzie muszą być użyte do więcej niż jednego zastosowania.

2. Odpowiednia homologacja typu

Zastosowania silnika uznaje się za objęte odpowiednią homologacją typu, jeśli silnik uzyskał homologację typu na podstawie poniższej tabeli. Kategorie silnika, poziomy wartości granicznych oraz cykle kontroli podano zgodnie z oznaczeniami numerycznymi homologacji typu.

Zastosowanie silnika		Podstawa prawna	Kategoria silnika	Poziom wartości granicznych	Kontrola	
					wymóg	cykl ISO 8178
Silniki napędowe wraz z charakterystyką śruby	I	Dyrektywa 97/68/WE	V	IIIA	C ⁽¹⁾	E3
		RVIR	—	I, II ⁽²⁾	—	E3
Silniki głównego napędu o stałej prędkości obrotowej (obejmujące instalacje z napędem dieselektrycznym oraz ze śrubami napędowymi o zmiennym skoku)	II	Dyrektywa 97/68/WE	V	IIIA	C ⁽¹⁾	E2
		RVIR	—	I, II ⁽²⁾	—	E2
Silniki pomocnicze o	prędkości stałej	Dyrektywa 97/68/WE	D, E, F,G	II	B	D2
			H, I, J, K	IIIA		
			V ⁽³⁾			
	RVIR	—	I, II ⁽²⁾	—	D2	
	prędkości zmiennej i zmiennym obciążeniu	IV	Dyrektywa 97/68/WE	D,E,F,G	II	A
H, I, J, K				IIIA		
V ⁽³⁾						
L, M, N, P				IIIB		
Q, R				IV		
RVIR	—	I, II ⁽²⁾	—	C1		

⁽¹⁾ Zastosowanie »napęd jednostki wraz z charakterystyką śruby« lub »napęd jednostki o prędkości stałej« powinno być podane w dokumencie homologacji typu.

⁽²⁾ Poziom II wartości granicznych określony w RVIR stosuje się, począwszy od dnia 1 lipca 2007 r.

⁽³⁾ Dotyczy tylko silników o mocy znamionowej powyżej 560 kW.

3. Specjalne zastosowania silników

3.1. Silniki, które w trakcie eksploatacji na pokładzie muszą być użyte do więcej niż jednego zastosowania, traktuje się w następujący sposób:

- a) silniki pomocnicze napędzające układy lub urządzenia napędowe, które, zgodnie z tabelą w sekcji 2, mają być użyte do zastosowań III lub IV, muszą uzyskać homologację typu dla każdego odpowiedniego zastosowania wymienionego w tabeli;
- b) silniki napędu głównego napędzające dodatkowe układy lub urządzenia napędowe muszą uzyskać tylko homologację typu niezbędną dla odpowiedniego typu głównego napędu zgodnie z tabelą w sekcji 2, o ile głównym zastosowaniem silnika jest napęd jednostki. Jeśli czas potrzebny tylko dla zastosowania pomocniczego przekracza 30 %, silnik musi uzyskać, oprócz homologacji typu dla głównego zastosowania napędowego, dodatkową homologację typu dla zastosowania pomocniczego.

3.2. Silniki napędzające ster strumieniowy dziobowy, bezpośrednio lub za pomocą generatora przy:

- a) zmiennej prędkości silnika i zmiennym obciążeniu, mogą być użyte do zastosowań I lub IV zgodnie z tabelą w sekcji 2;
- b) stałej prędkości silnika, mogą być użyte do zastosowań II lub III zgodnie z tabelą w sekcji 2.

3.3. Instaluje się silniki o mocy dopuszczonej na podstawie homologacji typu i podanej na silniku w formie identyfikacji typu. Jeśli silniki takie mają napędzać układy lub urządzenia napędowe o mniejszym poborze energii, moc można zmniejszyć jedynie działaniami zewnętrznymi w stosunku do silnika w celu uzyskania poziomu mocy niezbędnego dla danego zastosowania.”.

17. Dodaje się dodatek V w brzmieniu:

„Dodatek V

Protokół parametrów silnika

0. Informacje ogólne

0.1 Dane silnika

0.1.1 Marka:

0.1.2 Oznaczenie producenta:

0.1.3 Numer homologacji typu:

0.1.4 Numer identyfikacyjny silnika:

.....

0.2 Dokumentacja

Parametry silnika należy skontrolować i udokumentować wyniki tych kontroli. Dokumentacja powinna składać się z odrębnych arkuszy, osobno ponumerowanych, podpisanych przez kontrolera, i musi zostać dołączona do protokołu.

0.3 Kontrola

Kontrolę należy przeprowadzić na podstawie instrukcji producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin. W odpowiednio uzasadnionych przypadkach kontrolerzy mogą, według własnego uznania, zrezygnować z kontroli określonych parametrów silnika.

0.4 Niniejszy protokół parametrów silnika, obejmujący załączone odczyty, składa się w sumie z ... (*) stron.

1. Parametry silnika

Niniejszym zaświadcza się, że silnik poddany kontroli nie różni się nadmiernie od ustalonych parametrów.

1.1 Kontrola instalacyjna

Nazwa i adres placówki kontrolującej:

.....

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość i data:

Podpis:

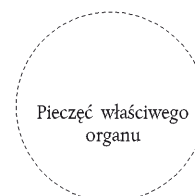
Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejscowość i data:

Podpis:



(*) Wypełnia kontroler.

1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna

Nazwa i adres placówki kontrolującej:

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość i data:

Podpis:

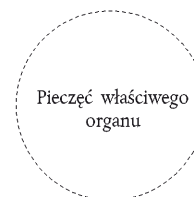
Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejscowość i data:

Podpis:



1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna

Nazwa i adres placówki kontrolującej:

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość i data:

Podpis:

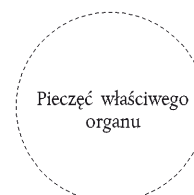
Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejscowość i data:

Podpis:



1.2 Kontrola okresowa Kontrola specjalna

Nazwa i adres placówki kontrolującej:

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość i data:

Podpis:

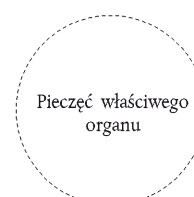
Kontrola uznana przez właściwy organ:

.....

.....

Miejscowość i data:

Podpis:



ZAŁĄCZNIK DO PROTOKOŁU PARAMETRÓW SILNIKA

Nazwa jednostki:

Europejski numer identyfikacyjny statku:

 Kontrola instalacyjna Kontrola okresowa Kontrola specjalna

Producent: Typ silnika:
 (Znak fabryczny/znak towarowy/nazwa handlowa producenta) (Rodzina silników/nazwa producenta)

Moc znamionowa (kW) Prędkość znamionowa [1/min]: Liczba cylindrów

Zastosowanie, do jakiego przeznaczony jest silnik
 (Napęd główny jednostki/napęd generatora/przedni napęd strumieniowy/silnik pomocniczy itp.)

Numer homologacji typu Rok budowy silnika

Numer identyfikacyjny silnika Miejsce montażu
 (Numer seryjny/jednolity numer identyfikacyjny)

Silnik i części silnika istotne w zakresie emisji spalin zostały określone na podstawie danych z tabliczki znamionowej.

Kontrolę przeprowadzono na podstawie instrukcji producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin.

A) KONTROLOWANE CZĘŚCI

Dodatkowe części istotne w zakresie emisji spalin i wymienione w *Instrukcjach producenta silnika dotyczących monitorowania części i parametrów silnika istotnych w zakresie emisji spalin* powinny zostać wpisane w tabeli.

Część	Zapisany numer części	Zgodność
Wał rozrządu/tłok		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Zawór wtryskowy		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Zestaw danych/numer oprogramowania		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Pompa wtryskowa		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Głowica cylindra		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Turbosprężarka		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
Chłodnica powietrza doładowującego		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy
		<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie dotyczy

B) KONTROLA WZROKOWA ZMIENNYCH CECH I PARAMETRÓW SILNIKA

Parametr	Zarejestrowana wartość	Zgodność	
Moment wtrysku, czas trwania wtrysku		<input type="checkbox"/> Tak	<input type="checkbox"/> Nie

C) KONTROLA WLOTU POWIETRZA I SYSTEMU ODPROWADZANIA SPALIN

<input type="checkbox"/>	Dokonano pomiarów w celu sprawdzenia zgodności z dopuszczalnymi wartościami
<input type="checkbox"/>	Wlot pod ciśnieniem: kPa przy prędkości znamionowej i pełnym obciążeniu
<input type="checkbox"/>	Przeciwiśnienie spalin Pa przy prędkości znamionowej i pełnym obciążeniu
<input type="checkbox"/>	Przeprowadzona została kontrola wzrokowa wlotu powietrza i systemu odprowadzania spalin.
<input type="checkbox"/>	Nie stwierdzono nieprawidłowości, które sugerowałyby brak zgodności z dopuszczalnymi wartościami.

D) UWAGI:

(Stwierdzono następujące rozbieżności w zakresie ustawień, modyfikacje lub zmiany w zamontowanym silniku)

.....

.....

.....

Nazwisko kontrolera:

Miejscowość i data:

Podpis:”

ZAŁĄCZNIK II

W części 1 załącznika V wprowadza się następujące zmiany:

1) akapit trzeci uwag na s. 1 otrzymuje brzmienie:

„Armator statku lub jego przedstawiciel przekazuje do wiadomości właściwego organu wszelkie zmiany w nazwie lub własności statku, wszelkie nowe pomiary i zmiany w numerze rejestracyjnym lub porcie macierzystym, przedkładając przy tym właściwemu organowi świadectwo wspólnotowe w celu jego zmiany.”

2) w polu 12 wzoru zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Numer świadectwa (1), jednolity europejski numer identyfikacyjny statku (2), numer rejestracyjny (3) i numer świadectwa pomiarowego (4) są zamocowane z odpowiednimi oznaczeniami w następujących miejscach statku:”

3) w polu 15 wzoru pozycja 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Sprzężenia:	
Rodzaj sprzężenia:	Liczba sprzężeń na każdą burtę:
Liczba stalowych lin sprzęgających:	Długość każdej liny sprzęgającej: m
Siła rozrywająca na sprzężenie wzdłużne: kN	Siła rozrywająca na linę: kN
Liczba przewodnic lin stalowych:”	

4) pole 19 wzoru otrzymuje brzmienie:

(.) (.)	(.)	„19. Całkowite zanurzenie m	(.)
(.) (.)	(.)	19b Zanurzenie T m”	

5) pole 35 wzoru otrzymuje brzmienie:

„35) Systemy pomp żęzowych i odwadniania	
Liczba pomp żęzowych	z czego pomp mechanicznych
Minimalna wydajność pomp	pierwsza pompa żęzowa l/min
	druga pompa żęzowa l/min”

6) pole 42 wzoru otrzymuje brzmienie:

„42) Pozostałe wyposażenie		
rzutka		System komuni- — naprzemienny (*) kacji głosowej — dwupunktowy/telefon (*)
schodnie	zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. d) (*) zgodnie z art. 15.06 ust. 12 (*) długość m	— wewnętrzne łącze radiotelefoniczne (*)
bosak		Urządzenie — w relacji statek-statek radiotelefoniczne — w relacji informacji żeglugowych — w relacji statek-władze portowe
zestaw pierwszej pomocy		
lornetka		
plansza na temat ratowania tonących		
zbiorniki ognioodporne		Dźwigi — zgodnie z art. 11.12 ust. 9 (*) — Inne dźwigi o obciążeniu roboczym nieprzekraczającym 2 000 kg (*)
schody/drabina zaburtowa (*)		

7) pole 43 wzoru otrzymuje brzmienie:

„43) Sprzęt przeciwpożarowy		
Liczba gaśnic przenośnych	pomp pożarowych	hydrantów
Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w pomieszczeniach itp.	Nie/Liczba	(*)
Systemy gaśnicze zainstalowane na stałe w maszynowniach itp.	Nie/Liczba	(*)
Mechaniczna pompa zębowa zastępuje pompę pożarową	Tak/Nie	(*)

8) pole 44 wzoru otrzymuje brzmienie:

„44) Sprzęt ratunkowy		
Liczba kół ratunkowych	w tym z lampką	z liną
(*)		
Jedna kamizelka ratunkowa na każdą osobę stale przebywającą na pokładzie/zgodnie z EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3:2006 lub EN ISO 12402-4:2006 (*)		
Łódź towarzysząca z jednym zestawem wiosł, jedną liną cumowniczą i czerpakiem/zgodnie z EN 1914:1997 (*)		
Platforma lub urządzenie zgodnie z art. 15.15 ust. 5 lub 6 (*)		
Liczba, typ i miejsce(-a) instalacji sprzętu do bezpiecznego przenoszenia osób na płytkie wody, na brzeg lub na inną jednostkę zgodnie z art. 15.09 ust. 3		
.....		
.....		
Liczba osobistych urządzeń ratunkowych dla personelu pokładowego		
w tym zgodnie z art. 10.05 ust. 2		
(*)		
Liczba osobistych urządzeń ratunkowych dla pasażerów		
(*)		
Zbiorowy sprzęt ratunkowy, ilościowo odpowiadający		
osobistych urządzeń ratunkowych (*)		
Dwa zestawy aparatów oddechowych zgodnie z art. 15.12 ust. 10 lit. b), liczba		
kapturów uciezkowych (*)		
Instrukcja bezpieczeństwa i plan bezpieczeństwa wywieszona w:		
.....		
.....		
.....		

9) w polu 52 wzoru ostatnia linia otrzymuje brzmienie:

„Ciąg dalszy na stronie (*)
Koniec świadectwa wspólnotowego (*)”