

# *Polski Rejestr Statków*

## **PRZEPISY**

PUBLIKACJA NR 44/P

### **URZĄDZENIA DO PRZYJĘCIA PILOTA NA STATEK**

**2017**  
styczeń

Publikacje P (Przepisowe) wydawane przez Polski Rejestr Statków są uzupełnieniem lub rozszerzeniem Przepisów i stanowią wymagania obowiązujące tam, gdzie mają zastosowanie.



GDAŃSK

*Publikacja Nr 44/P – Urządzenia do przyjęcia pilota na statek – styczeń 2017, została zatwierdzona przez Zarząd Polskiego Rejestru Statków S.A. w dniu 13 grudnia 2016 r. i wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. Niniejsza Publikacja zastępuje Publikację Nr 44/P – Urządzenia do przyjęcia pilota na statek – lipiec 2016.*

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2017

PRS/OP, 12/2016

## SPIS TREŚCI

str.

<b>1</b>	<b>Postanowienia ogólne</b> .....	5
1.1	Zakres zastosowania.....	5
1.2	Zakres nadzoru.....	5
<b>2</b>	<b>Wymagania ogólne (wg SOLAS V/23)</b> .....	6
<b>3</b>	<b>Wymagania konstrukcyjne (wg SOLAS V/23 I Rez. A.1045(27) ze zmianami)</b> .....	6
3.1	Drabinka pilota.....	6
3.2	Trap burtowy w połączeniu z drabinką pilota.....	7
<b>4</b>	<b>Wymagania instalacyjne (wg SOLAS V/23 i Rez. A.1045(27) ze zmianami)</b> .....	8
<b>5</b>	<b>Bezpieczne podejście łodzi pilota (wg Rez. A.1045(27) ze zmianami)</b> .....	9
<b>6</b>	<b>Instalacja bębnow wciągarek drabinki pilota (wg Rez. A.1045(27) ze zmianami)</b> .....	9
6.1	Miejsce wejścia i zejścia.....	9
6.2	Fizyczne usytuowanie bębnow wciągarki drabinki pilota.....	9
6.3	Poręcze i uchwyty.....	10
6.4	Zamocowanie drabinki pilota.....	10
6.5	Mechaniczne zamocowanie bębna wciągarki drabinki pilota.....	10
<b>7</b>	<b>Wymagania eksploatacyjne (wg SOLAS V/23)</b> .....	11



# 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

## 1.1 Zakres zastosowania

**1.1.1** Niniejsza *Publikacja* ma zastosowanie do statków o polskiej przynależności, na których wymagane jest urządzenie do przyjęcia pilota.

**1.1.2** W odniesieniu do statków podnoszących inną niż polska banderę, wymagania niniejszej *Publikacji* mogą być wykorzystane jako zbiór zaleceń i wytycznych, chyba że Administracja państwa bandery nada jej rangę przepisów.

**1.1.3** Wymagania niniejszej *Publikacji* mają zastosowanie przy projektowaniu, produkcji oraz instalowaniu na statku urządzeń do przyjęcia pilota na statek.

**1.1.4** Urządzenia do przyjęcia pilota na statek, instalowane 1 lipca 2012 r. lub później, powinny spełniać wymagania niniejszej *Publikacji*.

**1.1.5** Urządzenia do przyjęcia pilota, zainstalowane na statku przed 1 lipca 2012 r., powinny spełniać co najmniej wymagania prawidła 17<sup>1</sup> lub 23 (w zależności od daty instalacji) rozdziału V *Konwencji SOLAS 1974*, obowiązującego w chwili instalacji urządzenia.

**1.1.6** Urządzenie do przyjęcia pilota, wymieniane po 1 lipca 2012 r., powinno spełniać, tak dalece jak to jest technicznie możliwe, wymagania niniejszej *Publikacji*.

**1.1.7** W odniesieniu do statków zbudowanych przed 1 stycznia 1994 r. wymaganie 4.5 musi być spełnione nie później niż do pierwszego przeglądu przeprowadzonego 1 lipca 2012 r. lub po tej dacie.

**1.1.8** Mechaniczne wciągi pilota nie mogą być stosowane.

## 1.2 Zakres nadzoru

**1.2.1** Urządzenia do przyjęcia pilota podlegają nadzorowi PRS w czasie produkcji i podczas ich instalacji na statku.

**1.2.2** Drabinka pilota powinna być typu uznanego przez PRS lub posiadać odpowiedni certyfikat zgodności z wymaganiami *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego, uchylającej Dyrektywę Rady 96/98/WE*, zwanej dalej *Dyrektywą MED*. I tak:

- .1 drabinka pilota jako wymieniona w *Załączniku A.1 do Dyrektywy MED*, przeznaczona do umieszczenia na statku konwencyjnym lub statku pasażerskim uprawiającym żeglugę krajową, podnoszącą banderę polską lub banderę innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, powinna posiadać odpowiedni certyfikat zgodności z *Dyrektywą MED*;
- .2 drabinka pilota, przeznaczona do umieszczenia na statku konwencyjnym podnoszącą banderę państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej, powinna być typu uznanego przez PRS lub posiadać odpowiedni certyfikat zgodności z *Dyrektywą MED*;
- .3 drabinka pilota przeznaczona do umieszczenia na statku nie uprawiającym żeglugi międzynarodowej powinna być typu uznanego przez PRS, lub posiadać odpowiedni certyfikat zgodności z *Dyrektywą MED*.

**1.2.3** Drabinka pilota powinna spełniać wymagania niniejszej *Publikacji* lub normy *ISO 799:2004*.

**1.2.4** Jeżeli w skład urządzenia do przyjęcia pilota wchodzi trap burtowy, powinien on spełniać wymagania 9.5 z *Części III – Wyposażenie kadłubowe, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*.

**1.2.5** Przed rozpoczęciem montażu urządzenia na statku należy dostarczyć do PRS do zatwierdzenia plan instalacji urządzenia na statku. Plan ten powinien zawierać charakterystykę techniczną użytego urządzenia, jego lokalizację, szczegóły mocowania urządzenia do pokładu i wejścia na pokład, oświetlenie urządzenia oraz sprzęt ratunkowy związany z przyjęciem pilota.

---

<sup>1</sup> Prawidło 17 zostało przenieumerowane na prawidło 23, które weszło w życie 01.07.2002.

## 2 WYMAGANIA OGÓLNE (wg SOLAS V/23)

2.1 Na statkach, na których w czasie podróży może wystąpić konieczność przyjęcia pilota, należy zastosować jedno z następujących urządzeń:

- .1 drabinkę pilota – gdy wysokość wejścia na statek jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie większa niż 9 m, mierząc od powierzchni wody<sup>2</sup> \*;
- .2 trap zaburtowy lub inny równie bezpieczny i wygodny środek w połączeniu z drabinką pilota – gdy wysokość wejścia na statek od powierzchni wody jest większa niż 9 m<sup>3</sup> \*;
- .3 mechaniczne wciągi pilota nie mogą być stosowane.

2.2 Urządzenie do przyjęcia pilota na statek powinno zapewniać jego bezpieczne wejście na statek i zejście z niego.

2.3 Możliwość przyjęcia pilota na statek należy zapewnić po obu burtach statku. W przypadku braku możliwości przenoszenia urządzenia z jednej burty na drugą należy przewidzieć oddzielne urządzenie dla każdej burty.

## 3 WYMAGANIA KONSTRUKCYJNE (wg SOLAS V/23 I Rez. A.1045(27) *ze zmianami*)

### 3.1 Drabinka pilota

#### 3.1.1 Konstrukcja drabinki

3.1.1.1 Uchwyty do zamocowania, szakle i linki mocujące powinny mieć wytrzymałość co najmniej taką, jak liny boczne określone w 3.1.2.

3.1.1.2 Drabinka powinna spełniać następujące wymagania:

- .1 jeżeli stopnie są wykonane z drewna drzew liściastych, to powinny być wykonane z jednego kawałka bez sęków;
- .2 jeżeli stopnie są wykonane z materiału innego niż drewno drzew liściastych, to powinny mieć równoważną wytrzymałość, sztywność i trwałość, przy czym własności te powinny być potwierdzone badaniami przeprowadzonymi w laboratorium uznanym przez PRS;
- .3 cztery dolne stopnie mogą być wykonane z gumy, przy czym ich wytrzymałość i sztywność nie powinny odbiegać od pozostałych szczebli; własności te powinny być potwierdzone badaniami przeprowadzonymi w laboratorium uznanym przez PRS;
- .4 stopnie powinny mieć powierzchnię skutecznie zapobiegającą ślizganiu się;
- .5 długość stopnia powinna być tak dobrana, aby odległość między linami bocznymi była nie mniejsza niż 400 mm;
- .6 szerokość stopnia powinna być nie mniejsza niż 115 mm;
- .7 grubość stopnia powinna być nie mniejsza niż 25 mm, przy czym rowkowania i urządzeń przeciwslizgowych nie należy wliczać do tej minimalnej grubości;
- .8 stopnie powinny być równo rozmieszczone, a odległość między nimi powinna wynosić nie mniej niż 310 mm i nie więcej niż 350 mm;
- .9 stopnie powinny być zamocowane w taki sposób, żeby każdy stopień pozostawał w położeniu poziomym.

3.1.1.3 Drabinka nie może mieć więcej niż dwa stopnie zastępcze, zamocowane w sposób inny niż oryginalne stopnie. Stopnie te powinny być wymienione niezwłocznie z chwilą powstania takiej możliwości i zastąpione stopniami zamocowanymi tak, jak oryginalne.

---

<sup>2</sup> W takim przypadku, gdy wykorzystywana jest tylko drabinka pilota, p. 2.1.1 określa wymaganie operacyjne, które dopuszcza maksymalną wysokość wspinania 9m, niezależnie od przegłębienia oraz przechyłu statku.

<sup>3</sup> Kryterium 15° przeciwnego przechyłu statku nie dotyczy przypadku zastosowania trapu zaburtowego w połączeniu z drabinką pilota.

\* Interpretacja ta dotyczy statków, których kontrakt na budowę został podpisany 1 lipca 2013 lub po tej dacie.

**3.1.1.4** Drabinka pilota z więcej niż pięcioma stopniami powinna mieć stopnie rozpórkowe o długości nie mniejszej niż 1,8 m, rozmieszczone w takich odstępach, aby zapobiec obracaniu się drabinki. Dolny stopień rozpórkowy powinien być piątym stopniem od dołu drabinki, a między kolejnymi dwoma stopniami rozpórkowymi nie powinno być więcej niż dziewięć normalnych stopni.

**3.1.1.5** Jeżeli konieczne jest zastosowanie liny pomocniczej w celu zapewnienia bezpiecznego opuszczania drabinki pilota, powinna być ona zamocowana do lub powyżej ostatniego stopnia rozpórkowego i powinna prowadzić w stronę dziobu. Lina pomocnicza nie powinna przeszkadzać ani pilotowi ani utrudniać bezpiecznego zbliżenia się łodzi pilotowej.

**3.1.1.6** Należy zapewnić odpowiednie oznaczenia w regularnych odstępach (np. co 1 m) w celu ułatwienia opuszczania drabinki na wymaganą wysokość.

## **3.1.2 Liny**

**3.1.2.1** Liny boczne drabinki pilota powinny składać się z każdej strony z dwu gołych lin o średnicy nie mniejszej niż 18 mm każda i być w jednym odcinku, bez żadnych połączeń i mieć naprężenie niszczące przynajmniej 24 kN na każdą boczną linę. Każda z dwóch bocznych lin powinna się składać z jednego ciągłego odcinka liny, którego środek powinien być zamocowany na kauszy o wielkości umożliwiającej przewleczenie przez nią przynajmniej dwóch lin bocznych<sup>4</sup>.

**3.1.2.2** Liny boczne powinny być wykonane z manili lub innego materiału o równorzędnej wytrzymałości, trwałości i przyczepności, zabezpieczonego przed niszczącym działaniem światła i uznanego przez PRS.

**3.1.2.3** Każdy odcinek bocznych lin powinien być wzajemnie połączony powyżej i poniżej każdego stopnia przy pomocy mechanicznych zacisków o konstrukcji odpowiedniej do tego zastosowania lub z zastosowaniem metody przewiązania z uchwytami mocującymi stopień, które utrzymują poziome położenie każdego stopnia, gdy drabinka zwisa swobodnie. Zalecaną metodą jest przewiązanie<sup>4</sup>.

## **3.2 Trap burtowy w połączeniu z drabinką pilota**

**3.2.1** Długość trapu burtowego należy ustalać tak, aby kąt nachylenia trapu nie przekraczał 45°. W przypadku statków o dużych zmianach zanurzenia należy zapewnić szereg pozycji zawieszenia trapu, co umożliwi zmniejszenie kąta nachylenia trapu. Trap burtowy powinien mieć szerokość minimum 600 mm.

**3.2.2** Podczas użytkowania trapu jego dolny podest powinien być przymocowany do burty statku i powinien być w pozycji poziomej. Minimalna wysokość położenia dolnego podestu nad poziomem morza wynosi 5 m.

**3.2.3** Jeżeli występują podesty pośrednie, to powinny być one samopoziomujące. Stopnie trapu burtowego i ich powierzchnia powinny być tak zaprojektowane, aby przy roboczych kątach nachylenia trapu zapewnione było pewne i bezpieczne oparcie dla stopy.

**3.2.4** Schodnia i podesty powinny być wyposażone po obu bokach w słupki i sztywne poręcze lub poręcze linowe, które powinny być napięte i odpowiednio zabezpieczone. Pionowa przestrzeń pomiędzy poręczami sztywnymi lub linowymi a pobocznica powinna być solidnie ogrodzona.

**3.2.5** Drabinka pilota powinna być zainstalowana bezpośrednio przy dolnym podeście trapu, a jej górny koniec powinien sięgać co najmniej 2 m powyżej dolnego podestu. Pozioma odległość pomiędzy drabinką pilota a dolnym podestem trapu powinna wynosić od 0,1 do 0,2 m.

**3.2.6** Jeżeli dolny podest jest wyposażony we właz pozwalający wejść z drabinki na podest i zejść z niego na drabinkę pilota, to otwór powinien być nie mniejszy niż 750 mm x 750 mm. Właz powinien otwierać się do góry i albo leżeć na podeście, albo być zamocowany do relingu po tylnej i/lub zewnętrznej względem burty stronie podestu, jak również nie powinien stanowić części poręczy. W tym przypadku tylna część dolnego podestu powinna być również ogrodzona, w sposób określony w 3.2.4, a drabinka pilota powinna sięgać powyżej dolnego podestu do wysokości poręczy i przylegać do burty statku.

<sup>4</sup> Patrz norma ISO 799:2004, część 4.3.a i część 3, paragraf 3.2.1.

**3.2.7** Trap burtowy łącznie z urządzeniami do podwieszania lub wyposażeniem do mocowania, przewidziany do zastosowania zgodnie z powyższymi zaleceniami, powinien być typu uznanego przez PRS.

**3.2.8** Jeżeli z uwagi na typ statku bardziej odpowiednie byłyby inne rozwiązania, powinny one być równie bezpieczne. Rozwiązania takie podlegają odrębnemu rozpatrzeniu przez PRS.

#### **4 WYMAGANIA INSTALACYJNE (wg SOLAS V/23 i Rez. A.1045(27) ze zmianami)**

**4.1** Drabinka pilota powinna być tak umieszczona i zabezpieczona, aby:

- znajdowała się poza rejonem burtowych otworów wylewowych;
- znajdowała się w części statku, gdzie burty są równoległe, w miarę możliwości w połowie długości statku;
- każdy szczebel przylegał do burty; jeżeli części konstrukcyjne statku, jak na przykład odbojnice, uniemożliwiają spełnienie tego wymagania, to należy zastosować środki zapewniające bezpieczne korzystanie z drabinki;
- pojedyncza długość drabinki pilota umożliwiała osiągnięcie wody z miejsca wejścia lub zejścia ze statku i zapewniony jest odpowiedni zapas dla wszystkich warunków załadunku i przegłębienia, jak również dla niekorzystnego przechyłu statku o 15°;
- zabezpieczający punkt mocowania, szakle oraz liny zabezpieczające były przynajmniej tak wytrzymałe jak liny boczne.

**4.2** Jeżeli trap burtowy jest wykorzystywany łącznie z drabinką pilota lub innymi równie bezpiecznymi i dogodnymi środkami, wówczas powinien być on zainstalowany zejściem do rufy. Podczas użytkowania należy zamocować dolny podest trapu do burty statku tak, aby:

- dolny koniec trapu oraz dolny podest przylegały mocno do burty statku tam gdzie burty są równoległe;
- w miarę możliwości w połowie długości statku, w miejscu gdzie nie ma otworów odprowadzających.

**4.3** Jeżeli dla zapewnienia wejścia pilota stosowany jest trap łącznie z drabinką pilota, należy zapewnić środki do przymocowania drabinki pilota i lin ochronnych do burty statku w miejscu znajdującym się nominalnie 1,5 m powyżej dolnego podestu trapu. W przypadku rozwiązania łącznego wykorzystującego trap zaburtowy z włazem w dolnym podejściu, drabinka pilota oraz liny ochronne powinny być otaklowane wewnątrz włazu podestu trapu do wysokości relingu.

**4.4** Należy przewidzieć bezpieczne, wygodne i swobodne przejście na pokład statku i z powrotem z górnej części drabinki pilota lub trapu zaburtowego lub innego środka. Taki dostęp powinien być ułatwiony przez zastosowanie platformy zabezpieczonej poręczami. Takie przejście może być wykonane w postaci:

- .1** furty w relingu lub nadburciu. W miejscu wejścia na lub zejścia ze statku, po każdej stronie, należy zapewnić odpowiednie poręcze rozmieszczone w odległości nie mniejszej niż 0,7 m i nie większej niż 0,8 m od siebie. Każda poręcz powinna być sztywno zamocowana do konstrukcji statku przy lub w pobliżu jej podstawy, jak również w wyżej położonym punkcie. Poręcz powinna mieć średnicę nie mniejszą niż 32 mm i wystawać nie mniej niż 1,2 m ponad pokład, do którego jest przymocowana; oraz
- .2** schodów na nadburciu. Takie schody powinny być pewnie zamocowane do statku w celu zapobiegnięcia ich wywróceniu. W miejscu wejścia na lub zejścia ze statku, po każdej stronie, należy zamontować dwa słupki w odległości nie mniejszej niż 0,7 m i nie większej niż 0,8 m od siebie. Każdy słupek powinien być sztywno zamocowany do konstrukcji statku przy podstawie schodów, jak również w wyżej położonym punkcie. Słupek powinien mieć średnicę nie mniejszą niż 32 mm i wystawać nie mniej niż 1,2 m ponad nadburcie. Słupki lub poręcze nie powinny być przymocowane do schodów na nadburciu.

**4.5** Furty burtowe, przez które przechodzi pilot, nie powinny się otwierać na zewnątrz.



**4.6** Należy przewidzieć następujące wyposażenie dodatkowe, łatwo dostępne i gotowe do natychmiastowego użycia:

- .1 dwie liny ochronne o średnicy nie mniejszej niż 28 mm i nie większej niż 32 mm, przystosowane do zamocowania do konstrukcji statku, mocowane na żądanie pilota. Liny ochronne powinny być zamocowane do oka z pierścieniem przymocowanym do pokładu i powinny być gotowe do użycia, kiedy pilot schodzi ze statku lub na życzenie pilota przygotowującego się do wejścia na statek. Przed ich zamocowaniem liny ochronne powinny być poprowadzone przez górne końce wsporników poręczowych lub nad nadburciem w miejscu wejścia na pokład;
- .2 koło ratunkowe z samoczynnie zapalającą się pławką świetlną;
- .3 rzutkę.

**4.7** Należy przewidzieć odpowiednie oświetlenie urządzeń za burtą, miejsca wejścia na statek lub zejścia ze statku.

## **5 BEZPIECZNE PODEJŚCIE ŁODZI PILOTA (wg Rez. A.1045(27) ze zmianami)**

Jeśli odbojnice lub inne cechy konstrukcyjne mogą uniemożliwić bezpieczne podejście łodzi pilota, to należy częściowo je usunąć zapewniając co najmniej 6 metrów burty statku wolnej od tych przeszkód. Specjalistyczne statki obsługi instalacji przybrzeżnych o długości mniejszej niż 90 m lub podobne statki o długości mniejszej niż 90 m, dla których zapewnienie co najmniej 6 metrów wolnej od tych przeszkód burty statku byłoby, zdaniem Administracji, kłopotliwe, nie muszą spełniać tego wymagania. W takim przypadku należy zapewnić inne odpowiednie środki umożliwiające ludziom bezpieczne wejście na statek i zejście ze statku.

## **6 INSTALACJA BĘBNÓW WCIĄGAREK DRABINKI PILOTA (wg Rez. A.1045(27) ze zmianami)**

### **6.1 Miejsce wejścia i zejścia**

**6.1.1** Jeśli na statku zainstalowano bęben wciągarki drabinki pilota, powinien on być usytuowany w takim miejscu, które umożliwi ludziom wejście na statek i zejście ze statku między drabinką pilota a miejscem wejścia na statek oraz zapewni bezpieczne, dogodne i niezablokowane wejście na statek oraz zejście ze statku.

**6.1.2** Wejście na statek i zejście ze statku może być zapewnione przez otwór w burcie statku, trap zaburtowy, jeśli zastosowano rozwiązanie mieszane, lub jedną sekcję drabinki pilota.

**6.1.3** Miejsce wejścia na statek i powierzchnia do niego przyległa powinny być wolne od przeszkód, włącznie z bębniem wciągarki drabinki pilota, w następującym rejonie:

- .1 w pasie o szerokości 915 mm mierzony wzdłuż statku;
- .2 w pasie o głębokości 915 mm mierzony od poszycia burty statku w kierunku do wewnątrz;
- .3 w pasie o wysokości 2200 mm mierzony w pionie od pokładu wejściowego.

### **6.2 Fizyczne usytuowanie bębniów wciągarki drabinki pilota**

**6.2.1** Bębny wciągarki drabinki pilota są na ogół zainstalowane na pokładzie górnym (głównym) lub przy otworze w burcie statku, którym mogą być drzwi burtowe, furty wejściowe lub punkty bunkrowania. Zainstalowanie bębniów wciągarek na pokładzie górnym może skutkować zastosowaniem bardzo długich drabinek pilota.

**6.2.2** Bębny wciągarki drabinki pilota zainstalowane na pokładzie górnym dla drabinki pilota, która obsługuje otwór w burcie poniżej pokładu górnego lub, alternatywnie, trap burtowy, jeśli zastosowano rozwiązanie mieszane, powinny:

- .1 znajdować się w takim miejscu na pokładzie górnym, z którego drabinkę pilota można zawiesić pionowo, w linii prostej, do miejsca sąsiadującego z miejscem wejścia do otworu w burcie lub wejścia na platformę dolną trapu burtowego;

- .2 znajdować się w takim miejscu, z którego dla każdej osoby wchodzącej na statek lub schodzącej ze statku jest zapewnione bezpieczne, dogodne i niezablokowane przejście między drabiną pilota a miejscem wejścia na statek;
- .3 być tak usytuowane, aby zapewniały bezpieczne i dogodne przejście między drabiną pilota i otworem w burcie statku za pomocą platformy, która powinna sięgać co najmniej 750 mm na zewnątrz poza burtę statku i mieć długość co najmniej 750 mm. Platforma ta powinna być skutecznie zabezpieczona poręczami;
- .4 zapewnić skuteczne zamocowanie drabinki pilota i lin chwytnych do burty statku w miejscu znajdującym się w odległości 1500 mm powyżej miejsca zamocowania platformy do otworu w burcie lub niższej platformy trapu burtowego; oraz
- .5 jeśli zastosowano rozwiązanie mieszane, trap burtowy powinien być przymocowany do burty statku przy lub blisko dolnej platformy tak, aby przylegał on mocno do burty statku.

#### **6.2.3 Bębny wciągarki drabinki pilota zainstalowane wewnątrz otworu w burcie statku powinny:**

- .1 znajdować się w takim miejscu, które umożliwi ludziom bezpieczne, dogodne i niezablokowane przejście między drabiną pilota, a miejscem wejścia na statek w celu wejścia na statek i zejścia ze statku;
- .2 znajdować się w pozbawionym przeszkód obszarze o długości nie mniejszej niż 915 mm, szerokości nie mniejszej niż 915 mm oraz wysokości nie mniejszej niż 2200 mm; oraz
- .3 jeśli są usytuowane w miejscu wymagającym, by jedna sekcja drabinki pilota była częściowo zamocowana w pozycji poziomej na pokładzie, to w celu zapewnienia wyżej opisanego swobodnego wejścia należy uwzględnić dodatkową przestrzeń umożliwiającą przykrycie tej sekcji drabinki pilota sztywną platformą co najmniej na odległość 915 mm mierzoną w kierunku poziomym od burty w głąb statku.

### **6.3 Poręcze i uchwyty**

Należy zapewnić poręcze i uchwyty zgodnie z wymaganiami 4.4, ułatwiające bezpieczne przejście pilota między drabiną pilota a statkiem, z wyjątkiem przypadku opisanego w 6.2.2.3, dotyczącego zastosowania platform sięgających na zewnątrz statku. Odległość pozioma między poręczami i/lub uchwytami powinna wynosić nie mniej niż 0,7 m i nie więcej niż 0,8 m.

### **6.4 Zamocowanie drabinki pilota**

Jeżeli drabinka pilota jest zasztauowana na bębnie wciągarki znajdującym się wewnątrz otworu w burcie statku lub na pokładzie górnym:

- .1 bęben wciągarki drabinki pilota nie powinien być wykorzystywany jako podparcie drabinki pilota, kiedy jest ona w użyciu;
- .2 drabinka pilota powinna być zamocowana do mocnego uchwyty niezależnego od bębna wciągarki drabinki pilota; oraz
- .3 drabinka pilota powinna być zamocowana na poziomie pokładu wewnątrz otworu w burcie statku lub – jeśli znajduje się ona na pokładzie górnym – w poziomej odległości nie mniejszej niż 915 mm od burty mierzonej do wnętrza statku.

### **6.5 Mechaniczne zamocowanie bębna wciągarki drabinki pilota**

**6.5.1** Wszystkie bębny wciągarek drabinki pilota powinny być zabezpieczone przed przypadkowym uruchomieniem wskutek awarii mechanicznej lub błędu ludzkiego.

**6.5.2** Bębny wciągarek drabinki pilota mogą mieć napęd ręczny albo alternatywnie: napęd elektryczny, hydrauliczny lub pneumatyczny.

**6.5.3** Bębny wciągarek drabinki pilota z napędem ręcznym powinny być wyposażone w hamulec lub inne odpowiednie środki kontroli opuszczania drabinki pilota oraz blokadę bębna wciągarki w pozycji, gdy drabinka pilota została opuszczona w jej dolne położenie.

**6.5.4** Bębny wciągarek drabinki pilota z napędem elektrycznym, hydraulicznym lub pneumatycznym powinny być wyposażone w urządzenia bezpieczeństwa odcinające zasilanie bębna wciągarki i blokujące w ten sposób bęben wciągarki w danej pozycji.

**6.5.5** Bębny wciągarek drabinki pilota z napędem elektrycznym, hydraulicznym lub pneumatycznym powinny mieć wyraźnie oznaczone dźwignie lub uchwyty sterowania nimi, które powinny mieć możliwość ich zablokowania w pozycji neutralnej.

**6.5.6** Jako blokadę bębnow wciągarek z napędem elektrycznym, hydraulicznym lub pneumatycznym należy także stosować urządzenie mechaniczne lub kołek zabezpieczający.

## **7 WYMAGANIA EKSPLOATACYJNE (wg SOLAS V/23)**

**7.1** Wszystkie urządzenia do przyjęcia pilota na statkach powinny być utrzymywane w czystości i w stanie gotowym do użytku, właściwie konserwowane i przechowywane oraz poddawane przeglądom.

**7.2** Drabinki pilota muszą być poddawane inspekcjom podczas przeglądów zasadniczych, rocznych, pośrednich i odnowieniowych.

**7.3** Należy przechowywać zapisy dotyczące napraw i konserwacji drabinki pilota od momentu zainstalowania jej na statku.

---

### **Wykaz zmian obowiązujących od 1 stycznia 2017 roku**

<i>Pozycja</i>	<i>Tytuł/Temat</i>	<i>Źródło</i>
<a href="#">1.2.2</a>	Zakres nadzoru	Dyrektywa 2014/90/UE
<a href="#">2.1.1 <sup>2)</sup></a>	Wymagania ogólne	UI SC257, Rev.1

---