

**PRZEPISY
KLASYFIKACJI I BUDOWY
ŁODZI MOTOROWYCH**

**CZĘŚĆ I
ZASADY KLASYFIKACJI**

2019
październik



GDAŃSK

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY ŁODZI MOTOROWYCH

składają się z odrębnie wydanych części:

- Część I – Zasady klasyfikacji
- Część II – Kadłub
- Część III – Wyposażenie i stateczność
- Część IV – Urządzenia maszynowe
- Część V – Urządzenia elektryczne
- Część VI – Materiały

Z dniem wejścia w życie niniejszej Części I, jej wymagania mają zastosowanie do:

- łodzi motorowych w budowie – w pełnym zakresie,
- łodzi motorowych w eksploatacji – od najbliższego przeglądu okresowego.

Część I – Zasady klasyfikacji – październik 2019 została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A w dniu 10 października 2019 r. i wchodzi w życie z dniem 13 października 2019 r

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2019

SPIS TREŚCI

str.

1	Struktura i zakres przepisów	5
2	Postanowienia ogólne	5
2.1	Zakres zastosowania	5
2.2	Określenia	5
2.3	Zakres nadzoru	7
3	Klasa łodzi	7
3.1	Zasady ogólne	7
3.2	Zasadniczy symbol klasy	8
3.3	Stałe ograniczenia eksploatacyjne	8
3.4	Znaki dodatkowe w symbolu klasy	9
3.5	Dodatkowe informacje opisowe	10
4	Nadanie klasy łodzi	10
5	Utrzymanie klasy łodzi	11
5.1	Zasady ogólne	11
5.2	Terminy przeglądów okresowych	12
5.3	Zakresy przeglądów okresowych	13
5.4	Przeglądy doraźne	14
6	Zawieszenie i utrata klasy łodzi	14
7	Dokumentacja techniczna łodzi	15
7.1	Dokumentacja klasyfikacyjna łodzi w budowie	15
7.2	Dokumentacja ogólna	15
7.3	Dokumentacja kadłubowa	15
7.4	Dokumentacja wyposażenia kadłuba	15
7.5	Dokumentacja urządzeń maszynowych	16
7.6	Dokumentacja urządzeń elektrycznych	16
7.7	Dokumentacja klasyfikacyjna łodzi w przebudowie i odbudowie	16

1 STRUKTURA I ZAKRES PRZEPISÓW

1.1 Postanowienia odnoszące się do zakresu działalności nadzorczej PRS, odpowiedzialności PRS, trybu, sposobu i formy sprawowania nadzoru, trybu zatwierdzania dokumentacji technicznej oraz rodzaju wystawianych dokumentów zawarte są w wydanych odrębnie przez PRS – *Zasadach działalności nadzorczej*.

1.2 *Przepisy klasyfikacji i budowy łodzi motorowych*, zwane dalej *Przepisami*, składają się z następujących części:

- I – Zasady klasyfikacji
- II – Kadłub
- III – Wyposażenie i stateczność
- IV – Urządzenia maszynowe
- V – Urządzenia elektryczne
- VI – Materiały.

1.3 Dodatkowe wymagania przepisowe zawarte są w odrębnie wydawanych *Publikacjach P* (Przepisowych), przywoływanych w poszczególnych częściach *Przepisów*.

1.4 Uzupełniające zalecenia i wytyczne dotyczące zagadnień ujętych w *Przepisach* zawarte są w odrębnie wydawanych *Publikacjach I* (Informacyjnych), przywoływanych w poszczególnych częściach *Przepisów*.

2 POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1 Zakres zastosowania

2.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy łodzi motorowych* mają zastosowanie do śródlądowych łodzi motorowych o długości kadłuba mniejszej niż 20 m oraz do przybrzeżnych łodzi motorowych o długości kadłuba nie większej niż 15 m, niezależnie od ich przeznaczenia, z wyłączeniem łodzi przewożących więcej niż 12 pasażerów oraz holowników, pchaczy i lodołamaczy. Dla celów klasyfikacji łodzie motorowe zostały podzielone na:

- patrolowe,
- robocze,
- rybackie,
- turystyczne.

2.1.2 Niniejsza część *Przepisów* ma zastosowanie zarówno do łodzi nowych, jak i do łodzi istniejących. Jeżeli gdziekolwiek w *Przepisach* mówi się o wieku łodzi, to wiek określa się od daty zakończenia budowy.

2.1.3 Za zgodą PRS *Przepisy* mogą być stosowane również przy klasyfikacji jednostek pływających nie wymienionych w 2.1.1.

2.1.4 *Przepisy* określają wymagania, po spełnieniu których łodzi motorowej może zostać nadana klasa PRS.

2.2 Określenia

W niniejszej części *Przepisów* przyjęto następujące określenia, mające zastosowanie również w pozostałych częściach *Przepisów*:

B u d o w n i c z y – stocznia, inny zakład, warsztat lub osoba budująca łódź.

D ł u g o ś ć k a d ł u b a L_H (dotychczas określana jako długość całkowita L_c) – odległość pomiędzy skrajnymi punktami kadłuba łodzi, mierzona równoległe do wodnicy łodzi załadowanej, bez uwzględniania elementów należących do wyposażenia kadłuba, a wystających poza obrys właściwego kadłuba, takich jak ster, bukszpryt, odbojnice itp., zgodnie z wymaganiami normy PN-EN ISO 8666.

Klasa łodzi – zgodność konstrukcji, wykonania i stanu łodzi (kadłuba, urządzeń maszynowych, instalacji i wyposażenia) z właściwymi wymaganiami niniejszych *Przepisów* potwierdzona nadaniem symbolu klasy i wydaniem *Świadectwa klasy łodzi*.

Łódź hybrydowa (RIB) – łódź motorowa o konstrukcji składającej się ze sztywnego kadłuba zamkniętego szczelnym, samoodpływowym pokładem oraz z elastycznych komór otaczających kadłub, napełnianych gazem, powietrzem lub z komór piankowych.

Łódź motorowa – jednostka przeznaczona do uprawiania żeglugi po wodach śródlądowych i morskich wodach przybrzeżnych, z pokładem ciągłym, częściowym lub bez pokładu, napędzany silnikiem spalinowym: wysokoprężnym lub benzynowym, wbudowanym na stałe lub przyczepnym, a także silnikiem elektrycznym. Kadłub łodzi może być konstrukcją sztywną, wykonaną z laminatu, drewna, stali, stopu aluminium lub konstrukcją hybrydową. Łodzie mogą być wypornościowe oraz ślizgowe, jedno- lub wielokadłubowe. Inne konstrukcje będą odrębnie rozpatrywane przez PRS.

Łódź otwarta – łódź bezpokładowa albo łódź pokładowa o takiej konstrukcji, że do wnętrza łodzi może dostawać się woda w ilości stanowiącej zagrożenie dla jej stateczności i pływalności.

Łódź patrolowa – łódź motorowa przeznaczona do patrolowania akwenów, do inspekcji i prowadzenia akcji ratowniczych.

Łódź przybrzeżna – łódź motorowa uprawiająca żeglugę na akwenach administrowanych przez urzędy morskie.

Łódź robocza – łódź motorowa przeznaczona do prac transportowych, cumowniczych i innych prac pomocniczych.

Łódź śródlądowa – łódź motorowa uprawiająca żeglugę na akwenach administrowanych przez urzędy żeglugi śródlądowej.

Łódź rybacka – łódź motorowa przeznaczona do zarobkowego połowu ryb.

Łódź turystyczna – łódź motorowa przeznaczona do rekreacji i sportu **lub do celów komercyjnych**.

Łódź zamknięta – łódź z pokładem ciągłym lub całkowicie zakryta, ze strugoszczelnymi otworami pokładowymi.

Miejsce schronienia – naturalnie lub sztucznie chroniony akwen, w którym można znaleźć bezpieczny postój w razie powstania warunków zagrażających bezpieczeństwu łodzi.

Oględziny

- Oględziny zewnętrzne (ogólne) – czynności polegające na zewnętrznym obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia, bez ich demontażu, mające na celu ogólną ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych oględzin szczegółowych.
- Oględziny wewnętrzne – czynności polegające na obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia w stanie rozmontowanym (częściowo lub całkowicie) lub na obejrzeniu urządzeń od wewnątrz (zbiorniki), mające na celu ogólną ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych oględzin szczegółowych.
- Oględziny szczegółowe – czynności polegające na dokładnym obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia z ewentualnym zastosowaniem badań przy pomocy ostukania młotkiem **elementów metalowych, nakłucia szpikulcem elementów drewnianych, pomiaru grubościomierzem ultradźwiękowym lub badań przy pomocy lupy itp.**

Pasażer – każda osoba na łodzi, z wyjątkiem członków załogi lub innych osób zatrudnionych w jakimkolwiek charakterze ze względu na potrzeby łodzi oraz z wyjątkiem dzieci w wieku poniżej jednego roku.

Próby

- Próby działania – oględziny zewnętrzne dokonywane w czasie pracy mechanizmu lub urządzenia, połączone z pomiarami istotnych parametrów pracy.
- Próby wytrzymałości nieniszczące – przedmiot lub wyrób poddany jest obciążeniu próbnemu, określone przez PRS. Przedmiot próby nie powinien ulec uszkodzeniu.
- Próby wytrzymałości niszczące – reprezentatywne próbki zostają poddane obciążeniu zwiększanemu aż do momentu zniszczenia próbki.
- Próby szczelności – przedmiot próby poddany jest działaniu czynnika ciekłego lub gazowego. Rodzaj czynnika, ciśnienie i sposób przeprowadzenia próby podlegają uzgodnieniu z PRS. Dla otworów pokładowych rozróżnia się próbę wodoszczelności i strugoszczelności.

Przeгляд – zespół czynności dotyczących łodzi, jej mechanizmów, urządzeń, wyposażenia itp., realizowany poprzez sprawdzenie dokumentacji technicznej oraz przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób.

Symbol klasy – zespół umownych znaków i oznaczeń, określających klasę łodzi, rodzaj nadzoru nad jej budową i w trakcie eksploatacji oraz cechy i ograniczenia eksploatacyjne, jeśli występują. Symbol klasy składa się z zasadniczego symbolu klasy oraz znaków dodatkowych.

2.3 Zakres nadzoru

2.3.1 Nadzór klasyfikacyjny łodzi obejmuje kadłub wraz z jego wyposażeniem, urządzenia maszynowe i elektryczne łącznie z instalacjami oraz inne wyposażenie wymienione w *Przepisach*. Nadzorem objęta jest również stateczność, niezatapialność i ochrona przeciwpożarowa łodzi, na zasadach określonych w *Przepisach*.

2.3.2 Podczas okresowych przeglądów klasyfikacyjnych wyposażenie łodzi nie objęte nadzorem klasyfikacyjnym może podlegać nadzorowi technicznemu PRS, po uzgodnieniu z administracją.

3 KLASA ŁODZI

3.1 Zasady ogólne

3.1.1 PRS może nadać klasę łodzi nowo zbudowanej lub istniejącej, a także potwierdzić, odnowić, zawiesić, unieważnić lub przywrócić klasę łodzi istniejącej, klasyfikowanej przez PRS.

3.1.2 Warunkiem nadania klasy łodzi jest złożenie przez armatora pisemnego wniosku, przedłożenie wymaganej dokumentacji technicznej i pozytywny wynik przeglądu zasadniczego.

3.1.3 Po zakończeniu przeglądu zasadniczego Placówka/Agencja PRS wydaje *Tymczasowe świadectwo klasy łodzi*, umożliwiające łodzi żeglugę. Wyniki przeglądu zasadniczego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

3.1.4 Nadanie, odnowienie lub przywrócenie klasy jest stwierdzeniem, że łódź całkowicie lub w stopniu uznanym przez PRS za wystarczający odpowiada wymaganiom *Przepisów* obowiązujących w czasie nadawania klasy, chyba że w następnych wydaniach *Przepisów* lub zmianach do nich postanowiono inaczej.

3.1.5 Nadanie, odnowienie lub przywrócenie klasy łodzi następuje w formie wydania *Świadectwa klasy łodzi* i umieszczenia odpowiednich zapisów w *Rejestrze łodzi*.

Rejestr łodzi jest publikacją, w której zawarte są informacje o łodziach w eksploatacji, które mają ważne *Świadectwo klasy łodzi*.

3.1.6 Klasę nadaje się lub odnawia w zasadzie na okres 5 lat.

Z uwagi na stan techniczny kadłuba łodzi, urządzeń maszynowych lub elektrycznych, PRS może nadać łodzi klasę na krótszy okres lub skrócić okres ważności klasy po przeglądzie dla odnowienia klasy, oznaczając to odpowiednim znakiem dodatkowym w symbolu klasy (patrz 3.4.4.1).

Z tego samego względu PRS może nie zwalniać przybrzeżnych łodzi turystycznych **przeznaczonych do celów rekreacyjnych** lub **łodzi** patrolowych z przeglądu pośredniego (patrz 3.4.6).

3.2 Zasadniczy symbol klasy

3.2.1 Nowa łódź zbudowana pod nadzorem PRS, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy składający się ze znaku *, umieszczonego po nim znaku **bK** dla łodzi śródlądowej lub znaku **bKM** dla łodzi przybrzeżnej oraz znaku rejonu żeglugi, np.:

- * **bK 2** – dla łodzi śródlądowej przeznaczonej do żeglugi w rejonie 2,
- * **bKM III** – dla łodzi przybrzeżnej przeznaczonej do żeglugi w rejonie III.

3.2.2 Łódź istniejąca zbudowana pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy bez znaku *, np.:

- bK 3** – dla łodzi śródlądowej przeznaczonej do żeglugi w rejonie 3,
- bKM IV** – dla łodzi przybrzeżnej przeznaczonej do żeglugi w rejonie IV.

3.2.3 Łódź istniejąca zbudowana bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy ujęty w nawiasy, np.:

- (bK 3)** – dla łodzi śródlądowej przeznaczonej do żeglugi w rejonie 3,
- (bKM 2)** – dla łodzi przybrzeżnej przeznaczonej do żeglugi w rejonie 2.

3.2.4 W zależności od spełnienia odpowiednich wymagań *Przepisów* oraz akwenu, na którym łódź ma uprawiać żeglugę, w zasadniczym symbolu klasy umieszcza się znaki rejonu żeglugi **III**, **IV**, **2** lub **3**, które mają następujące znaczenie:

- III** żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu na Morzu Bałtyckim i innych morzach o podobnych warunkach żeglugowych oraz po wodach śródlądowych;
- IV** żegluga po morskich wodach przybrzeżnych w odległości nie większej niż 6 mil morskich od linii brzegu morskiego oraz po wodach śródlądowych; z polskich akwenów do tego rejonu zalicza się również część Zatoki Pomorskiej położoną na południe od linii łączącej cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze oraz część Zatoki Gdańskiej położoną na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską Krynica Morska;
- 2** żegluga po wodach śródlądowych oraz po morskich wodach wewnętrznych, na których może występować fala o wysokości do 1,2 m; z polskich akwenów do tego rejonu zalicza się Zalew Szczeciński, Zalew Kamiński, Zalew Wiślany, Zatokę Pucką, Zbiornik Włocławski oraz część systematu jezior mazurskich obejmującą jeziora: Śniardwy, Niegocin i Mamry;
- 3** żegluga po wodach śródlądowych, na których może występować fala o wysokości do 0,6 m; z polskich akwenów do tego rejonu zalicza się śródlądowe drogi wodne nie wymienione w rejonie **2** oraz porty morskie.

3.3 Stałe ograniczenia eksploatacyjne

Klasa łodzi jest nadawana pod warunkiem przestrzegania podczas jej eksploatacji następujących stałych ograniczeń eksploatacyjnych:

- dopuszczalną siłę wiatru ogranicza się do 6° Beauforta (14 m/s);
- przy pogarszaniu się warunków pogodowych łódź znajdująca się w drodze powinna kierować się do najbliższego miejsca schronienia;
- prędkość łodzi powinna być odpowiednio dostosowana do warunków żeglugi;
- łączna liczba załogi i pasażerów znajdujących się na łodzi nie powinna być większa od maksymalnej liczby osób podanej w *Świadectwie klasy łodzi/ Tymczasowym świadectwie klasy łodzi*, a liczba przewożonych pasażerów nie powinna przekraczać 12 osób;

- łódź wyposażona w odpowiednie urządzenia holownicze może prowadzić prace holownicze, o ile holowane lub pchane statki będą o długości mniejszej niż 20 m lub o iloczynie długości, szerokości i zanurzenia mniejszym niż 100 m³ i nie będą to urządzenia pływające (takie jak dźwigi, pogłębiarki, kafary i elewatory).
- łódź bez znaku wzmocnienia lodowego **L** nie powinna być eksploatowana w warunkach zalodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w *Przepisach* i w zatwierdzonej przez PRS *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

3.4.1 Dla zaznaczenia przeznaczenia łodzi, spełnienia wymagań dodatkowych lub ograniczeń przewidzianych w *Przepisach*, w symbolu klasy umieszcza się za zasadniczym symbolem klasy znaki dodatkowe.

3.4.2 Znak łodzi otwartej

Jeżeli łódź jest otwarta, wówczas za zasadniczym symbolem klasy umieszcza się znak łodzi otwartej:

op

Brak w symbolu klasy znaku łodzi otwartej oznacza, że łódź jest zamknięta.

3.4.3 Znak łodzi hybrydowej (RIB)

Jeżeli łódź jest hybrydowa (RIB), wówczas za zasadniczym symbolem klasy umieszcza się znak łodzi hybrydowej:

hyb

3.4.4 Znaki ograniczenia okresu ważności klasy

3.4.4.1 Jeżeli w wyniku przeglądu stwierdzono konieczność skrócenia okresu ważności klasy (patrz 3.1.6), to do symbolu klasy łodzi, której nadaje się, odnawia lub przywraca klasę, dodaje się odpowiedni znak ograniczenia okresu ważności klasy:

<2 – przy ograniczeniu do 2 lat,
<1 – przy ograniczeniu do 1 roku.

Znak taki umieszcza się za zasadniczym symbolem klasy i za znakiem łodzi otwartej lub za znakiem łodzi hybrydowej, o ile takie występują.

3.4.4.2 Łodziom, którym klasę nadaje się lub odnawia na okres 5 lat, nie umieszcza się w symbolu klasy żadnego znaku okresu ważności klasy.

3.4.5 Znak przeznaczenia łodzi

3.4.5.1 W zależności od przeznaczenia łodzi, w symbolu klasy umieszcza się odpowiedni znak:

pat – łódź patrolowa
rob – łódź robocza
ryb – łódź rybacka
tur – łódź turystyczna

Znaki te umieszcza się za zasadniczym symbolem klasy oraz za znakiem łodzi otwartej lub znakiem łodzi hybrydowej i za znakiem ograniczenia okresu ważności klasy, o ile takie występują.

3.4.5.2 Jeżeli łódź jest okresowo eksploatowana inaczej, niż to wynika z jej podstawowego przeznaczenia, to w symbolu klasy należy umieścić po ukośniku znak tego drugiego przeznaczenia łodzi, na przykład:

ryb/tur

Łódź z podwójnym znakiem przeznaczenia powinna spełniać wymagania dotyczące obu tych przeznaczeń.

3.4.6 Znak zwolnienia z przeglądu pośredniego

3.4.6.1 Jeżeli przybrzeżna łódź turystyczna przeznaczona do celów rekreacyjnych lub łódź patrolowa ze względu na wiek i przeznaczenie, zgodnie z 5.1.5, nie podlega przeglądowi pośredniemu, to do symbolu klasy łodzi dodaje się znak zwolnienia z przeglądu pośredniego:

x

Znak taki umieszcza się za znakiem przeznaczenia łodzi.

3.4.6.2 Przybrzeżnej łodzi turystycznej lub patrolowej, która ze względu na osiągnięty wiek zaczyna podlegać przeglądom pośrednim, podczas przeglądu dla odnowienia lub przywrócenia klasy usuwa się z symbolu klasy znak zwolnienia z przeglądu pośredniego.

3.4.7 Znak niezatapialności

Jeżeli łódź spełnia warunek niezatapialności określony w *Części III – Wyposażenie i stateczność*, to do symbolu klasy łodzi dodaje się znak niezatapialności:

n

Znak ten umieszcza się za znakiem przeznaczenia łodzi i za znakiem zwolnienia z przeglądu pośredniego, o ile taki występuje.

3.4.8 Znak wzmocnienia lodowego

3.4.8.1 Jeżeli łódź jest konstrukcyjnie przystosowana do żeglugi w drobno pokruszonych lodach oraz przy cienkiej skorupie lodowej, której kruszenie pod naporem kadłuba nie powoduje wyraźnego ograniczenia prędkości łodzi, to za znakiem niezatapialności, o ile taki występuje, dodaje się znak wzmocnienia lodowego:

L

Warunki nadania znaku wzmocnienia lodowego będą odrębnie rozpatrywane przez PRS, w oparciu o odpowiednie wymagania określone w *Części II – Kadłub, Przepisów klasyfikacji i budowy małych statków morskich* lub *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych*.

3.4.8.2 O konieczności nadania łodzi znaku wzmocnień lodowych decyduje jej armator.

3.4.9 Znak ograniczenia pory dnia

Jeżeli ogranicza się żeglugę do pory dziennej, wówczas do symbolu klasy dodaje się znak:

d

Znak ten umieszcza się na końcu symbolu klasy.

3.5 Dodatkowe informacje opisowe

Inne, związane z klasą łodzi dodatkowe wymagania, warunki lub ograniczenia, wykraczające poza zakres związany ze znakami dodatkowymi, umieszcza się w formie odpowiedniego zapisu w *Świadectwie klasy łodzi/Tymczasowym świadectwie klasy łodzi*.

4 NADANIE KLASY ŁODZI

4.1 Przegląd zasadniczy dla nadania klasy ma na celu ustalenie możliwości nadania klasy łodzi zgłoszonej po raz pierwszy do klasyfikacji w PRS.

4.2 Szczegółowy zakres nadzoru nad budową oraz przeglądu zasadniczego łodzi w budowie ustala, w porozumieniu z Centralą PRS, Placówka/Agencja PRS nadzorująca daną łódź. Podczas ustalania zakresów nadzoru i przeglądu należy uwzględnić wymagania Przepisów, zatwierdzoną dokumentację i lokalne warunki budowy.

4.3 PRS może przyjąć do klasyfikacji łódź istniejącą, która ma ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej, pod warunkiem przedstawienia tej łodzi do przeglądu zasadniczego dla nadania klasy w zakresie należącego przeglądu okresowego. Zakres tego przeglądu może być rozszerzony w zależności od wieku i stanu technicznego kadłuba, urządzeń i wyposażenia łodzi.

Po pozytywnym przeglądzie PRS może nadać klasę takiej łodzi na okres ważności posiadanego *Świadectwa klasy*.

4.4 Łódź istniejąca, która uprzednio nie była klasyfikowana lub której klasa nadana przez inną instytucję klasyfikacyjną utraciła ważność, może być przyjęta do klasyfikacji i poddana przeglądowi zasadniczemu w zakresie ustalonym przez PRS na podstawie wymagań dla przeglądu dla odnowienia klasy, w zależności od wieku i stanu technicznego kadłuba, urządzeń i wyposażenia łodzi.

4.5 Przy zgłaszaniu do klasyfikacji łodzi istniejącej z klasą innej instytucji klasyfikacyjnej lub łodzi, która uprzednio nie była klasyfikowana, należy przedstawić dokumentację techniczną w zakresie każdorazowo uzgodnionym z Centralą PRS, przy czym w uzasadnionych sytuacjach PRS może w ogóle zrezygnować z tego wymagania.

4.6 Jeżeli szczegóły konstrukcji lub wyposażenia łodzi przyjmowanej do klasy PRS nie odpowiadają wymaganiom *Przepisów*, a armator przedstawi dowody ich zadowalającego działania w czasie dotychczasowej eksploatacji, wówczas PRS może zaakceptować je jako technicznie równoważne.

4.7 Warunkiem nadania klasy łodzi turystycznej lub patrolowej, która ma oznakowanie CE, jest przedstawienie *Deklaracji zgodności* wystawionej przez producenta, *Certyfikatu* odpowiedniego do zastosowanego modułu oceny zgodności, wystawionego przez jednostkę notyfikowaną oraz przedstawienie do wglądu *Instrukcji dla właściciela*.

Łódź z oznakowaniem CE nie podlega podczas przeglądu zasadniczego badaniom stateczności i pływalności **jeżeli podczas certyfikacji zastosowano moduł A1**. Jeżeli przy certyfikacji zastosowano moduł B lub G, wówczas zakres przeglądu można ograniczyć do oceny stanu technicznego łodzi i działania wszystkich urządzeń i instalacji. Łódź certyfikowana przez PRS według modułu B i G jest przy klasyfikacji traktowana jak łódź zbudowana pod nadzorem PRS i w symbolu klasy otrzymuje znak *.

4.8 Okres ważności *Świadectwa klasy łodzi* liczy się od daty zakończenia przeglądu zasadniczego.

5 UTRZYMANIE KLASY ŁODZI

5.1 Zasady ogólne

5.1.1 Warunkiem utrzymania klasy jest:

- utrzymanie w należyłym stanie łodzi – jej kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
- eksploataowanie łodzi zgodnie z warunkami określonymi w *Świadectwie klasy łodzi*, zgodnie z wytycznymi podanymi przez producentów urządzeń i wyposażenia oraz z zasadami dobrej praktyki,
- przeprowadzanie przeglądów okresowych w wyznaczonych terminach,
- wykonywanie zaleceń w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych.

5.1.2 Łodzie przybrzeżne podlegają następującym przeglądom okresowym:

- przeglądowi pośredniemu,
- przeglądowi dla odnowienia klasy.

5.1.3 Łodzie śródlądowe podlegają przeglądowi dla odnowienia klasy.

5.1.4 Przegląd pośredni ma na celu stwierdzenie, czy kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje łodzi są utrzymane w należyłym stanie.

5.1.5 Z przeglądu pośredniego zwolnione są przybrzeżne łodzie turystyczne **przeznaczone do celów rekreacyjnych** oraz przybrzeżne łodzie patrolowe, w dobrym stanie technicznym, których wiek liczony **od daty zakończenia budowy do daty zakończenia nowego cyklu klasyfikacyjnego** nie przekracza:

- 20 lat dla łodzi wykonanych z laminatu,
- 15 lat dla łodzi metalowych,
- 10 lat dla łodzi wykonanych z drewna.

5.1.6 Jeżeli wiek łodzi, liczony od daty budowy, w dowolnym momencie danego cyklu klasyfikacyjnego przekracza wartości podane w 5.1.5, to łódź taka podlega przeglądowi pośredniemu w tym cyklu klasyfikacyjnym.

5.1.7 Przegląd dla odnowienia klasy ma na celu stwierdzenie, czy kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje łodzi odpowiadają wymaganiom *Przepisów* i czy łódź nadaje się do eksploatacji zgodnej z jej przeznaczeniem przez kolejny okres cyklu (5-letniego lub skróconego), pod warunkiem zachowania należytej obsługi i konserwacji.

5.1.8 W uzasadnionych przypadkach inspektor PRS może odstąpić od przeglądu poszczególnych urządzeń w stanie rozmontowanym lub przegląd ten ograniczyć, jeżeli oględziny zewnętrzne, pomiary i próby działania wykażą dobry stan techniczny danego urządzenia. Inspektor może również ograniczyć zakres przeglądów w stanie rozmontowanym silnika napędowego i silników pomocniczych na podstawie analizy protokołów z prac konserwacyjnych danego silnika.

5.2 Terminy przeglądów okresowych

5.2.1 Terminy przeglądów okresowych łodzi ustalane są w odniesieniu do daty rozpoczęcia cyklu klasyfikacyjnego.

5.2.2 PRS może skrócić okres między oględzinami, pomiarami lub próbami kadłuba, poszczególnych mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia, jeżeli okaże się to konieczne ze względu na ich stan techniczny lub warunki żeglugowe.

5.2.3 Przegląd pośredni przeprowadzany jest nie wcześniej niż dwa lata i nie później niż trzy lata po terminie liczonym od daty nadania, odnowienia lub przywrócenia klasy.

5.2.4 W razie ograniczenia okresu ważności klasy łodzi do 2 lat, przegląd pośredni, o ile obowiązuje, przeprowadzany jest nie wcześniej niż 3 miesiące przed i nie później niż 3 miesiące po upływie okresu rocznego, licząc od daty nadania, odnowienia lub przywrócenia klasy.

5.2.5 W razie ograniczenia ważności klasy łodzi do 1 roku lub 2 lat ze względu na stan kadłuba, przegląd okresowy urządzeń maszynowych, instalacji rurociągów i instalacji elektrycznych powinien być przeprowadzany co roku lub co 2 lata w zakresie przeglądu pośredniego, a odpowiednio co 5 lub 4 lata w zakresie przeglądu dla odnowienia klasy.

5.2.6 Przegląd dla odnowienia klasy

5.2.6.1 Przeglądy dla odnowienia klasy należy przeprowadzać w okresach nie przekraczających 5 lat. Jednak w szczególnych okolicznościach, na podstawie zgody udzielonej przez Centralę PRS **na wniosek armatora**, klasa zachowuje ważność do 3 miesięcy po upływie 5 lat.

5.2.6.2 Przegląd dla odnowienia klasy zakończony w okresie do 3 miesięcy przed lub po terminie upływu ważności klasy nie ma wpływu na terminy następnych przeglądów.

5.2.6.3 W przypadku zakończenia przeglądu dla odnowienia klasy wcześniej niż 3 miesiące przed datą upływu ważności klasy lub przeglądu dla przywrócenia klasy później niż 3 miesiące po dacie upływu ważności klasy to nowy okres ważności klasy liczy się od daty zakończenia przeglądu.

5.2.7 Przegląd wału śrubowego należy przeprowadzać co 5 lat podczas przeglądu dla nadania, odnowienia lub ewentualnie dla przywrócenia klasy.

5.3 Zakresy przeglądów okresowych

5.3.1 Przegląd pośredni

Przegląd pośredni łodzi przeprowadza się na lądzie, przed konserwacją kadłuba oraz na wodzie, w stanie gotowym do żeglugi. Przegląd ten obejmuje:

- .1 przegląd następujących elementów kadłuba i wyposażenia, w tym oględziny w zakresie możliwym do przeprowadzenia oraz wymienione niżej pomiary i próby działania:
 - poszycia kadłuba,
 - stępki, wsporników wałów, środków ochrony przeciwkorozyjnej,
 - płetwy steru, wspornika steru, łożyskowania steru, pomiar luzów w łożyskach,
 - śruby napędowej (lub innego pędnika),
 - pomiar luzu w łożysku wału śrubowego, o ile jest to możliwe bez demontażu wału,
 - otworów w poszyciu, armatury burtowej,
 - nadburcia, relingów,
 - pokładu, pokładówek, kokpitów, otworów pokładowych i ich zamknięć,
 - urządzeń sterowych (głównych i awaryjnych), próby działania,
 - urządzeń kotwicznych (kotwic, łańcuchów, lin, wciągarek, stoperów, kluz), próby działania wciągarek,
 - urządzeń cumowniczych (cum, liny holowniczej, kabestanów, kluz, knag, pachółków),
 - instalacji gazu ciekłego, próby działania;
- .2 przegląd urządzeń maszynowych wraz z instalacjami rurociągów oraz instalacji elektrycznych:
 - próby działania silnika napędowego,
 - próby działania silników pomocniczych,
 - próby działania zdalnego zamykania zaworów na zbiornikach paliwa,
 - próby działania instalacji wentylacyjnych, w szczególności wentylacji siłowni,
 - próby działania pomp zawieszonych i z niezależnym napędem,
 - próby działania instalacji zęzowej i ściekowej,
 - oględziny i próby działania prądnic i baterii akumulatorów oraz urządzeń do przetwarzania energii elektrycznej,
 - oględziny i próby działania rozdzielnic i przyłączy zasilania z lądu,
 - oględziny i próby działania napędów elektrycznych,
 - próby działania oświetlenia pomieszczeń,
 - próby działania latarni sygnałowo-pozycyjnych,
 - próby działania systemów sygnalizacji i automatyzacji,
 - **ogłędziny i próby działania instalacji gaśniczych.**

5.3.2 Przegląd dla odnowienia klasy

Przegląd dla odnowienia klasy obejmuje zakres przeglądu pośredniego (niezależnie od tego, czy łódź takiemu przeglądowi podlega), a ponadto:

- .1 przegląd kadłuba i wyposażenia:
 - oględziny dna, grodzi, poszycia pokładów, wiązań, rurociągów, zęz,
 - oględziny skrajników, skrzyni łańcuchowej, zamocowania balastu wewnętrznego,
 - oględziny wewnętrzne armatury burtowej, o ile jest to możliwe ze względu na konstrukcję tej armatury,
 - oględziny wewnętrzne układu zawieszenia płetwy steru,
 - oględziny fundamentów silników i mechanizmów,
 - oględziny dostępnych elementów mocujących zbiorniki wstawiane,
 - oględziny zbiorników integralnych i wstawianych oraz próby szczelności w zależności od wyników ich oględzin,
 - próby szczelności zamknięć otworów pokładowych w zależności od wyników oględzin;
- .2 pomiary grubości elementów konstrukcyjnych kadłuba łodzi metalowych w zależności od wyników ich oględzin;

- .3 oględziny, pomiary i próby następujących urządzeń maszynowych, które wymagane są w zakresie nie szerszym niż niezbędny dla prawidłowej oceny ich stanu technicznego:
 - silnika napędowego – oględziny elementów ważnych dla prawidłowej pracy silnika, mechanizmów i urządzeń zawieszonych na silniku, zamocowania silnika do fundamentu,
 - przekładni,
 - sprzęgła,
 - wałów pośrednich i oporowych łącznie z łożyskami,
 - pomp z napędem niezależnym,
 - oględziny i próby działania instalacji wody chłodzącej, paliwa, spalinowej i hydraulicznej,
 - oględziny instalacji wentylacyjnych,
 - oględziny torów kablowych i przejść kabli przez przegrody,
 - pomiar rezystancji izolacji sieci elektrycznej w zależności od wyników oględzin,
 - oględziny ochrony odgromowej i uziemienia,
 - sprawdzenie przyrządów pomiarowych i kontrolnych;
- .4 przegląd wału śrubowego.

5.4 Przeglądy doraźne

5.4.1 Postanowienia ogólne

5.4.1.1 Przeglądy doraźne są przeprowadzane w razie zgłoszenia łodzi lub poszczególnych jej mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia do przeglądu we wszystkich innych przypadkach niż przegląd zasadniczy i przeglądy okresowe.

5.4.1.2 Przegląd doraźny może być dokonywany na zlecenie armatora lub ubezpieczyciela, w zakresie niezbędnym do wykonania ich zlecenia.

5.4.1.3 Zakres przeglądów doraźnych i sposób ich przeprowadzania ustala Placówka/Agencja PRS, zależnie od celu przeglądu oraz wieku i stanu technicznego łodzi.

5.4.2 Przegląd poawaryjny

5.4.2.1 Jednym z przeglądów doraźnych jest przegląd poawaryjny, któremu należy poddać łódź w razie uszkodzenia kadłuba, mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia objętych wymaganiami *Przepisów* i podlegających nadzorowi technicznemu PRS, jeżeli całkowite usunięcie skutków uszkodzenia nie jest możliwe przy zastosowaniu środków, którymi dysponuje załoga łodzi.

Obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do PRS awarii ciąży na armatorze.

5.4.2.2 Przegląd poawaryjny powinien być przeprowadzony w porcie, w którym zaistniała awaria lub w pierwszym porcie, do którego łódź zawinie po awarii.

Przegląd ten ma na celu ustalenie rozmiaru uszkodzeń, uzgodnienie zakresu prac związanych z usunięciem skutków awarii oraz określenie możliwości i warunków utrzymania lub przywrócenia klasy.

Jeżeli łódź znajduje się w porcie, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia naprawy związanej z usunięciem skutków awarii, to na wniosek armatora PRS może wyrazić zgodę na jednorazowe przejście łodzi bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa. W takim przypadku może być wymagane dokonanie napraw tymczasowych, umożliwiających taką jednorazową podróż.

6 ZAWIESZENIE I UTRATA KLASY ŁODZI

6.1 Klasa łodzi zostaje zawieszona automatycznie z następujących przyczyn:

- .1 uszkodzenie kadłuba, awaria urządzeń, instalacji lub wyposażenia objętych wymaganiami *Przepisów*,
- .2 przekroczenie warunków eksploatacyjnych, określonych w *Świadectwie klasy łodzi*,
- .3 przekroczenie przewidzianego w *Przepisach* terminu przeglądu dla odnowienia klasy lub przeglądu pośredniego, o ile obowiązuje,
- .4 przekroczenie terminu wykonania zaleceń,

- .5 zmiana armatora, portu macierzystego lub parametrów technicznych łodzi.
- .6 nieuiszczenie przez armatora opłat za czynności nadzorcze w uzgodnionym terminie. O zamiarze zawieszenia klasy z tego powodu PRS informuje armatora z miesięcznym wyprzedzeniem. Przywrócenie klasy następuje automatycznie po uregulowaniu tych opłat.

Z wyjątkiem przyczyn określonych w .2, .5 i .6 przywrócenie klasy może nastąpić po przeprowadzeniu odpowiedniego przeglądu.

6.2 Utrata klasy łodzi następuje z wymienionych poniżej przyczyn:

- .1 wprowadzenie bez zgody PRS zmian konstrukcyjnych kadłuba, mechanizmów, urządzeń i instalacji objętych wymaganiami *Przepisów*,
- .2 zawieszenie klasy łodzi trwające dłużej niż 6 miesięcy; jednakże na wniosek armatora PRS może wyrazić zgodę na przedłużenie okresu zawieszenia klasy łodzi,
- .3 zatonięcie lub kasacja łodzi,
- .4 pisemny wniosek armatora o wykreślenie łodzi z *Rejestru łodzi* PRS.

Łódź, która utraciła klasę, może być na wniosek armatora poddana przeglądowi w celu przywrócenia klasy. Zakres przeglądu każdorazowo ustala PRS.

6.3 Wymiana silnika przyczepnego na taki sam lub podobny silnik, o takiej samej masie i mocy znamionowej nie powoduje utraty klasy łodzi.

7 DOKUMENTACJA TECHNICZNA ŁODZI

7.1 Dokumentacja klasyfikacyjna łodzi w budowie

Przed rozpoczęciem budowy łodzi należy przedstawić Centrali PRS do rozpatrzenia i zatwierdzenia lub do wglądu dokumentację w takim zakresie, w jakim to ma zastosowanie, biorąc pod uwagę typ i wielkość łodzi, jej urządzenia i wyposażenie.

Wymienione w 7.2 do 7.6 pozycje dokumentacji mogą być odpowiednio łączone na jednym rysunku, pod warunkiem pokazania wszystkich wymaganych informacji.

7.2 Dokumentacja ogólna

- .1 Opis techniczny łodzi z podaniem typu, wymiarów głównych, innych podstawowych danych technicznych, wskaźnika wyposażenia, rejonu żeglugi, przewidywanego symbolu klasy, liczby załogi, projektowanej prędkości, opisu urządzeń i instalacji, które zgodnie z postanowieniami dalszych pozycji niniejszego wykazu nie wymagają do zatwierdzenia opracowań rysunkowych, a także wykazu wyposażenia kotwicznego i cumowniczego.
- .2 Plan ogólny.
- .3 Linie teoretyczne (do wglądu) z podaniem wartości wyporności konstrukcyjnej oraz położenia środka wyporu.
- .4 Analiza stateczności w zakresie zgodnym z wymaganiami *Przepisów*.
- .5 Analiza niezatapialności w zakresie zgodnym z wymaganiami *Przepisów*.

7.3 Dokumentacja kadłubowa

- .1 Zład poprzeczny z podaniem wskaźników klasyfikacyjnych.
- .2 Zład wzdłużny.
- .3 Rysunek konstrukcyjny pokładu, pokładówek i nadbudówek.
- .4 Opis technologii budowy kadłuba łodzi.
- .5 Rozwinięcie poszycia dla łodzi z poszyciem metalowym.
- .6 Plan laminowania kadłuba i pokładu dla łodzi z laminatu.
- .7 Rysunek fundamentu silnika napędowego.

7.4 Dokumentacja wyposażenia kadłuba

- .1 Plan otworów w pokładzie, pokładówkach i nadbudówkach, z uwidocznieniem wysokości zrębnic i konstrukcji zamknięć otworów.

- .2 Plan urządzenia sterowego, rysunek steru, jego ułożyskowania, rysunek trzonu sterowego.
- .3 Plan urządzenia kotwicznego i urządzeń cumowniczych – dla wskaźnika wyposażenia *W* mniejszego niż 90 m² wystarczy informacja w opisie technicznym.
- .4 Plan otworów w poszyciu dna i burt z ich rozmieszczeniem i armaturą.
- .5 Rysunek sztormrelingu i innych zabezpieczeń chroniących załogę przed wypadnięciem za burtę.
- .6 Plan wentylacji – przy prostych instalacjach wystarczy oznaczyć otwory wentylacyjne na Planie ogólnym i zamieścić odpowiednią informację w Opisie technicznym.
- .7 Schemat instalacji gazu ciekłego – dla instalacji z jedną butlą zasilającą o masie gazu nie większej niż 3 kg wystarczy odpowiednia informacja w Opisie technicznym.

7.5 Dokumentacja urządzeń maszynowych

- .1 Plan siłowni z podaniem charakterystyki urządzeń maszynowych oraz z uwidocznieniem dróg wyjścia z siłowni.
- .2 Schemat lub opis zdalnego sterowania mechanizmami napędowymi z podaniem przyrządów kontrolno-pomiarowych i sygnalizacyjnych oraz środków łączności.
- .3 Plan linii wałów z uwidocznieniem konstrukcji i wymiarów pochwy, wału śrubowego, pośredniego i oporowego oraz ich złączy i sprzęgieł, wraz z danymi do obliczeń linii wałów – nie wymagany, jeżeli linia wałów jest dostarczana w komplecie z silnikiem napędowym.
- .4 Rysunek śruby napędowej (lub innego pędnika) – nie wymagany, jeżeli jest ona dostarczana w komplecie z silnikiem napędowym lub linią wałów.
- .5 Schemat instalacji rurociągów zęzowych, paliwowych, wody chłodzącej, spalinowych.
- .6 Rysunki zbiorników paliwowych z armaturą.
- .7 Schemat instalacji grzewczych,
- .8 Schemat instalacji gaśniczych.

7.6 Dokumentacja urządzeń elektrycznych

- .1 Schemat zasadniczy instalacji elektrycznej wraz z zestawieniem danych o obwodach, zastosowanych zabezpieczeniach i przekrojach kabli.
- .2 Schemat rozdzielnicy głównej, pulpitu i rozdzielnic grupowych.
- .3 Bilans energetyczny i obliczenia doboru akumulatorów.
- .4 Rysunek rozmieszczenia i zamocowania akumulatorów.

7.7 Dokumentacja klasyfikacyjna łodzi w przebudowie i odbudowie

7.7.1 Przed przystąpieniem do przebudowy lub odbudowy łodzi należy przedstawić Centrali PRS do rozpatrzenia i zatwierdzenia dokumentację tych części kadłuba, mechanizmów i wyposażenia łodzi, które ulegają przebudowie lub odbudowie, a także uaktualnioną analizę stateczności, o ile okaże się to konieczne, zgodnie z wymaganiami *Części III – Wyposażenie i stateczność*.

7.7.2 W razie instalowania na łodzi eksploatowanej nowych, objętych wymaganiami *Przepisów* mechanizmów lub urządzeń różniących się od dotychczasowych, należy przedstawić Centrali PRS do rozpatrzenia i zatwierdzenia uzupełniającą dokumentację nowych instalacji związanych z tymi mechanizmami lub urządzeniami, w zakresie wymaganym dla łodzi w budowie.

Wykaz zmian obowiązujących od 1 października 2019 roku

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
W wielu miejscach		PRS