

Polski Rejestr Statków

PUBLIKACJA INFORMACYJNA NR 32/I
INFORMATIVE PUBLICATION NO. 32/I

**WYTYCZNE DLA PROGRAMÓW PILOTAŻOWYCH DOTYCZĄCYCH
WYDŁUŻONEGO OKRESU POMIĘDZY PRZEGLĄDAMI NA DOKU (EDD)**

**GUIDELINES FOR PILOT SCHEMES OF EXTENDED INTERVAL
BETWEEN SURVEYS IN DRY-DOCK –
EXTENDED DRY-DOCKING (EDD) SCHEME**

2018
grudzień
December

Publikacje I (Informacyjne) wydawane przez Polski Rejestr Statków S.A.
mają charakter instrukcji lub wyjaśnień przydatnych przy stosowaniu Przepisów PRS.

Publications I (Informative) are issued by Polski Rejestr Statków S.A.
as guidance or explanatory notes to PRS Rules.



GDAŃSK

Publikacja Nr 32/I – Wytyczne dla programów pilotażowych dotyczących wydłużonego okresu pomiędzy przeglądami na doku (EDD) – grudzień 2018, opierająca się na Zaleceniach IACS (IACS) Rec. No. 133 – Guidelines for Pilot Schemes of Extended Interval between Surveys in Dry-Dock – Extended Dry-docking (EDD) Scheme (Nov 2013), została zaakceptowana przez Dyrektora Pionu Okrętowego Polskiego Rejestru Statków S.A. i wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2018 r.

Publication No. 32/I – Guidelines for Pilot Schemes of Extended Interval between Surveys in Dry-dock – Extended Dry-docking (EDD) Scheme – December 2018, based on IACS Rec. No. 133 – Guidelines for Pilot Schemes of Extended Interval between Surveys in Dry-Dock – Extended Dry-docking (EDD) Scheme (Nov 2013), was accepted by Director for Ship Division and enters into force on 1 December 2018.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2018

SPIS TREŚCI

	str.
1 Wstęp	5
2 Zakres stosowania	5
3 Informacje, które powinien przekazać Armator	5
4 Wstępne rozpatrzenie wniosku	6
5 Warunki	6
6 Wymagania dotyczące przeglądu na wodzie	6
7 Wymagania dotyczące przeglądu dla odnowienia klasy/certyfikatów konwencyjnych	7
8 Wyniki przeglądu	7
9 Zakończenie programu	7

CONTENTS

1 Introduction	11
2 Application	11
3 Information to be submitted by the Owner	11
4 Preparatory Reviews	12
5 Arrangements	12
6 In-water Survey Requirements	12
7 Class Renewal Survey/Statutory Renewal Requirements	12
8 Survey Findings	13
9 Termination of Scheme	13

1 WSTĘP

Odstępy pomiędzy przeglądami podwodnej części kadłuba są określone w *Konwencji SOLAS*, wymaganiach IACS i *Przepisach PRS* i wymagają przeprowadzenia co najmniej dwóch przeglądów w okresie 5 lat ważności *Certyfikatu bezpieczeństwa konstrukcji/klasy*. Prawidło SOLAS I/10 (v) wymaga jedynie co najmniej dwóch przeglądów podwodnej części kadłuba i nie określa, czy statek musi być wydokowany.

Rezolucja **IMO A.1120(30)**, *Wytyczne w sprawie zharmonizowanego systemu nadzorów i certyfikacji*, z późniejszymi zmianami, wymaga, aby przeglądy podwodnej części kadłuba statku przeprowadzane były na doku. Jednakże określa ona również, że Administracja Flagi może rozważyć dopuszczenie do alternatywnego przeglądu na wodzie. Niniejsza *Publikacja* podaje wytyczne procedury przyjęcia statków do programów pilotażowych wydłużających okres pomiędzy przeglądami na doku. Statki kwalifikujące się do programu wydłużającego okres pomiędzy przeglądami na doku (EDD) powinny spełniać wymagania i warunki opisane w niniejszej *Publikacji*.

Zaakceptowane statki mogą być dopuszczone do wykonywania dwóch kolejnych przeglądów podwodnej części kadłuba na wodzie, z zastrzeżeniem warunków opisanych w niniejszej *Publikacji*. Podczas pięcioletniego cyklu powinny być przeprowadzone co najmniej dwa przeglądy podwodnej części kadłuba, a okres między dwoma przeglądami nie powinien przekroczyć 36 miesięcy.

Programy pilotażowe, które wydłużają okres pomiędzy przeglądami na doku, są zwykle trójstronnymi projektami realizowanymi pomiędzy właścicielem statku, Administracją flagi i PRS.

Przyjęcie do takiego programu pilotażowego powinno mieć formę pisemnej umowy z Administracją państwa bandery statku, uwzględniającej wszelkie dodatkowe specjalne wymagania Administracji państwa bandery.

2 ZAKRES STOSOWANIA

Armator zgłaszający statek do programu EDD powinien wystąpić do PRS z pisemnym wnioskiem, który potwierdza i opisuje, w jaki sposób zostały spełnione wymagania i warunki określone w niniejszej *Publikacji*.

Na wniosek Armatora EDD będzie rozpatrywany przez PRS indywidualnie dla każdego statku. PRS może pomóc w przekazaniu wniosku Armatora do Administracji państwa bandery.

Następujące statki i typy statków nie kwalifikują się do wydłużonego okresu pomiędzy przeglądami na doku opisanego w niniejszej *Publikacji*:

- statki pasażerskie;
- statki podlegające rozszerzonemu programowi przeglądów (ESP);
- statki podlegające wymaganiom *Publikacji 62/P*;
- statki wyposażone w pędniki strumieniowe napędu głównego;
- statki, w których wał połączony jest ze śrubą za pomocą czopa stożkowego z wpustem;
- jednostki szybkie (HSC).

System EDD będzie stosowany w zależności od wieku statku w momencie wdrożenia systemu. Dla statków już uprawiających żeglugę system EDD może być wdrożony w dowolnym terminie, zanim statek osiągnie wiek 10 lat.

Przesunięcie należnego terminu przeglądu na doku, przedłużonego zgodnie z EDD, jest niedopuszczalne.

Maksymalny okres pomiędzy przeglądami na doku, w żadnej sytuacji, nie może przekroczyć 8 lat.

3 INFORMACJE, KTÓRE POWINIEN PRZEKAZAĆ ARMATOR

Przed przyjęciem do programu EDD, Armator powinien przedłożyć następujące informacje:

- instrukcje konserwacji wymaganej dla czujników elektrycznych/elektronicznych np.: echosonda, log Dopplera, log prędkości (mechaniczny lub ciśnieniowy), czujników temperatury wody morskiej, urządzenia elektronicznego pomiaru zanurzenia, itp.;
- instrukcje konserwacji znaków zanurzenia na dziobie, rufie i śródokręciu oraz znaków wolnej burty (znaki malowane i naszpawane) oraz wszystkich innych wymaganych oznaczeń kadłuba;

- wymagana konserwacja sterów strumieniowych i stabilizatorów, jeśli są zamontowane i zasady wykonywania przeglądów lub konserwacji lub wymagania PRS;
- aktualne doświadczenia z eksploatacji systemu powłok ochronnych kadłuba objętych gwarancją producenta, potwierdzającą, że powłoki ochronne użyte na podwodnej części kadłuba zostały tak zaprojektowane, aby były skuteczne w przedłużonym okresie między przeglądami na doku.
- zainstalowany system ochrony katodowej lub zasady wymiany na wodzie anod ochrony zewnętrznej kadłuba.

4 WSTĘPNE ROZPATRZENIE WNIOSKU

Przed przyjęciem statku do programu EDD, PRS sprawdza:

- pomyślny wynik przeglądu informacji przedstawionych przez Armatora, zgodnie z wymaganiami punktu 3 powyżej;
- historię statku ze szczególnym uwzględnieniem wszelkich wcześniejszych wyników przeglądów dotyczących podwodnej części kadłuba.

5 WARUNKI

Przed przyjęciem statku do programu EDD, wydłużającego odstęp pomiędzy przeglądami na doku, powinny być spełnione następujące wymagania:

- statek spełnia wymagania związane z dodatkowym znakiem **IWS** w symbolu klasy;
- powłoki ochronne w zbiornikach balastowych dna podwójnego/zbiornikach balastowych burtowych, przestrzeniach pustych i we wszystkich przestrzeniach przyległych do kadłuba są utrzymane w DOBRYM stanie;
- układ linii wałów powinien spełniać odpowiednie wymagania PRS, dotyczące monitoringu stanu technicznego wału śrubowego;
- zastosowano program konserwacji kadłuba zgodnie z wymaganiami ISM.

6 WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEGLĄDU NA WODZIE

Przeгляд podwodnej części kadłuba na wodzie powinien być przeprowadzany zgodnie z wymaganiami *Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji*, punkt 5.5.

Plan przeglądu na wodzie powinien być przedłożony PRS do oceny przed przeglądem i powinien zawierać następujące elementy:

- zaplanowany czas i miejsce, gdzie przegląd będzie przeprowadzony;
- nazwa uznanej firmy nurkowej;
- sposób czyszczenia kadłuba poniżej linii wodnej;
- sposób dostępu, w celu inspekcji, do skrzyń kingstonowych, zaworów burtowych i skrzyń lodowych;
- sposób określania stanu technicznego urządzeń kotwicznych, pomiar łańcucha kotwicznego i oględziny skrzyni łańcuchowej, gdy przegląd jest wymagany przepisami i/lub na życzenie inspektora PRS;
- sposób wykonywania inspekcji i konserwacji zaworów poboru wody morskiej oraz dokonywania pomiarów grubości poszycia skrzyń kingstonowych;
- wyniki przeprowadzonych przez personel Armatora inspekcji zbiorników balastowych dna podwójnego/burty podwójnej (w ciągu ostatnich 3 lat) i innych przestrzeni przylegających do poszycia burty pod kątem pogorszenia ogólnego stanu konstrukcji, przecieków na wygrozdeniach zbiorników i na rurociągach oraz stanu powłok ochronnych;
- warunki przeprowadzania oględzin wewnętrznych zbiorników balastowych dna podwójnego/burty podwójnej (np. informacje dotyczące czyszczenia zbiorników, odgazowania, wentylacji, oświetlenia, itp.).

Przed rozpoczęciem przeglądu podwodnej części kadłuba na wodzie należy odbyć spotkanie otwierające z udziałem nadzorującego(ych) inspektora(ów) PRS, przedstawiciela Armatora, firmy nurkowej i kapitana statku lub odpowiedniego przedstawiciela ustanowionego przez Armatora w celu stwierdzenia, że zostały zrealizowane przyjęte w planie przeglądu ustalenia w celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego przebiegu zaplanowanego przeglądu.

Armator musi przedstawić wszystkim zainteresowanym stronom pełny raport zawierający wyniki przeglądu, odczyty pomiarów, luzy oraz wszelkie wykonane prace wraz z zapisanymi reprezentatywnymi zdjęciami (CCTV).

7 WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEGLĄDU DLA ODNOWIENIA KLASY / CERTYFIKATÓW KONWENCYJNYCH

Należy zwrócić uwagę, że częstotliwość przeglądów dla odnowienia klasy i przeglądów dla odnowienia certyfikatów konwencyjnych nie ulegnie zmianie, w związku z czym należy przewidzieć odpowiednie środki do wykonywania wszystkich takich przeglądów na wodzie, gdy statek nie będzie wydokowany.

8 WYNIKI PRZEGLĄDU

Jeżeli przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie wykaże uszkodzenia, pogorszenie stanu technicznego lub inne objawy wymagające niezwłocznych działań, inspektor może wymagać wydokowania statku w celu przeprowadzenia szczegółowego przeglądu i dokonania koniecznych napraw.

Jeśli naprawy tymczasowe wykonywane w jakimkolwiek rejonie podwodnej części kadłuba zostaną uznane za dopuszczalne, należy wykonać trwałą naprawę w terminie określonym przez inspektora PRS.

Armator powinien zlecić PRS przeprowadzenie przeglądu podwodnej części kadłuba na doku w każdej sytuacji podczas eksploatacji statku, która wg wiedzy lub opinii załogi statku mogła doprowadzić do powstania uszkodzeń w części podwodnej lub do pogorszenia stanu technicznego.

Jeśli stan powłok ochronnych w zbiornikach balastowych dna podwójnego/burty podwójnej, przestrzeniach pustych i przestrzeniach suchych zostaje uznany jako gorszy niż DOBRY, właściciel ma przywrócić stan powłok ochronnych do stanu DOBREGO.

Jeżeli pomiar luzów w układzie steru, albo pomiar opadu wału śrubowego, jest niemożliwy, w takim razie statek musi być wydokowany.

9 ZAKOŃCZENIE PROGRAMU

Przeгляд dokowy podwodnej części kadłuba, wymagany podczas przeglądu dla odnowienia klasy statku w wieku 15 lat, powinien być przeprowadzony na doku. Wszystkie statki objęte programem EDD powinny być wykreślone z tego programu w momencie osiągnięcia wieku 15 lat.

Program EDD zostaje zakończony w przypadku zmiany właściciela statku, operatora statku lub Administracji bandery statku.

PRS może wykreślić statek z systemu EDD w każdej chwili po stwierdzeniu, że warunki utrzymania wydłużonego okres pomiędzy przeglądami na doku nie są spełniane.

Gdy statek przestanie spełniać warunki programu EDD, powróci on do normalnego cyklu przeglądów podwodnej części kadłuba na doku i przeglądy okresowe na doku będą wykonywane w terminach wyznaczonych w przepisach.

Wykaz zmian obowiązujących od 1 grudnia 2018

<i>Item</i>	<i>Title/Subject</i>	<i>Source</i>
punkt 2 i 8	Na końcu dodano zdanie.	Audit EMSA 2018 Shortcoming No.1

**GUIDELINES FOR PILOT SCHEMES OF EXTENDED INTERVAL
BETWEEN SURVEYS IN DRY-DOCK –
EXTENDED DRY-DOCKING (EDD) SCHEME**

1 INTRODUCTION

The intervals between inspections of the outside of the ship's bottom are specified in *SOLAS*, IACS Regulations and *PRS Rules* and require a minimum of two inspections to be performed during the 5 year validity period of the *Safety Construction Certificate / Special Survey period*. *SOLAS* Regulation I/10(v) only requires a minimum of two inspections of the outside of the ship's bottom and does not specify a ship must be dry-docked out of the water.

IMO Resolution A.1120(30) as amended, *Survey guidelines for the harmonized system of survey and certification*, requires that inspections of the outside of the ship's bottom should normally be carried out with the ship in a dry-dock. However, it also provides that Flag Administrations may give consideration to alternate inspections being carried out with the ship afloat. This *Publication* recommends the acceptance procedure for pilot schemes which extend the interval between surveys in dry-dock. Ships eligible for the Extended Dry-Docking (EDD) scheme should meet the provisions and conditions described in this *Publication*. Qualifying ships may be permitted to carry out two consecutive in-water surveys, subject to the conditions described in this *Publication*. A minimum of two inspections of the outside of the ships bottom should be performed during the renewal period of five years and the intervals between any two inspections shall not exceed 36 months.

Pilot schemes which extend the interval between out of water dry-docking surveys are normally tripartite projects between the Owner, Flag Administration and PRS.

Acceptance into such a Pilot scheme is subject to the formal written agreement with the ship's Flag Administration including any additional specific Flag Administration requirements.

2 APPLICATION

Owners/Managers requesting a ship be considered for the EDD scheme, are to apply to PRS in writing confirming and describing compliance with the requirements and conditions specified in this document.

Upon the Owner's request, the extended interval for each ship will be considered on a case by case basis by PRS. PRS may assist in forwarding the Owner's application to the Flag Administration.

The following ships and ship types are not eligible for the extended dry-docking scheme described in these guidelines:

- passenger ships;
- ships subject to the enhanced survey program (ESP);
- ships subject to the Hull Survey Requirements contained in PRS *Publication No. 62/P*;
- ships fitted with propulsion thrusters;
- ships where the propeller connection to the shaft is by means of a keyed taper;
- high speed craft (HSC).

The dry-docking scheme will operate based upon the ship's age when entering the scheme. For ships already in service, the extended dry-docking scheme may be implemented at any time until a ship reaches 10 years of age. No extensions shall be granted for the dry-docking required at the end of each extended dry-docking period.

Maximum interval between dry-dock inspections, in any case, cannot exceed 8 years.

3 INFORMATION TO BE SUBMITTED BY THE OWNER

Prior to acceptance into an EDD scheme, the Owner shall submit the following information:

- provisions for carrying out maintenance required on electric / electronic sensors e.g. Echo-sounder, Doppler-Log, Speed log (propeller speed log or backpressure speed log), seawater temperature gauges, electronic draught reading, etc.;
- provisions for maintaining the draft marks fore, aft and amidships as well as loadline marks (painted and welded figures) and all other required hull markings;
- maintenance required of thrusters and stabilizers, if fitted, and provision for carrying out surveys or maintenance or as required by the surveyor;

- service experience to-date with hull coating system covered by manufacturer's guarantee that the underwater coatings used are designed to last for the extended period since the coating is to remain effective for the extended dry docking period;
- impressed cathodic protection system or provisions for renewal of external hull sacrificial anodes in the afloat condition.

4 PREPARATORY REVIEWS

PRS performs the following reviews prior to accepting a ship into an EDD scheme:

- satisfactory review of the items submitted by the Owner as required in paragraph 3 above;
- review of ship's history with particular attention to any previous findings affecting the underwater body.

5 ARRANGEMENTS

Prior to acceptance into an EDD scheme, ships enrolled an extended dry-docking interval scheme shall fulfil the following requirements:

- the ship shall fulfil the requirement associated with additional IWS mark affixed to the symbol of class;
- protective coating in double bottom/double side ballast tanks, void spaces and all other spaces adjacent to the shell should be maintained in GOOD condition;
- the shafting arrangement fulfils PRS applicable requirements for monitoring of tail shaft condition;
- hull maintenance scheme is implemented in accordance with ISM requirements.

6 IN-WATER SURVEY REQUIREMENTS

The in-water survey shall be performed in accordance with PRS *Rules for the Classification and Construction of Sea-going Ships, Part I – Classification Regulations*, paragraph 5.5. The in-water survey plan to be submitted to PRS for review in advance of the survey shall include the following:

- scheduled time and location for survey;
- name of approved diving company;
- means for cleaning of the hull below waterline;
- means of access for examination of sea chests, sea valves and box coolers;
- provisions for determining the condition of anchoring equipment, ranging of anchor chain cables and examination of the chain lockers when due for survey and/or as required by PRS Surveyor;
- provisions for surveying and maintaining sea connections including thickness measurements of sea chests;
- results of inspections by the Owner's personnel of double bottom/double side ballast tanks (during the last 3 years) and other spaces adjacent to the shell with reference to structural deterioration in general, leakages in tank boundaries and piping and condition of the protective coating;
- conditions for internal examination of double bottom/double side ballast tanks (e.g., information regarding tank cleaning, gas freeing, ventilation, lighting, etc.).

Prior to commencement of the in-water survey, a survey planning meeting is to be held between the attending Surveyor(s), the Owner's representative in attendance, the diving company and the master of the ship or an appropriate representative appointed by the Owner for the purpose of ascertaining that all the arrangements envisaged in the survey plan are in place, so as to ensure the safe and efficient conduct of the survey work to be carried out.

A comprehensive report of findings, gaugings, clearances and any work undertaken, including recordings of representative CCTV images, must be submitted by the ship Owner to all involved parties.

7 CLASS RENEWAL SURVEY/STATUTORY RENEWAL REQUIREMENTS

It should be noted that the periodicity of the ship's Class Renewal Survey and Statutory Renewal Surveys will not change, therefore provision must be made for carrying out all such surveys and any repairs afloat, where not dry-docking.

8 SURVEY FINDINGS

If the in-water survey reveals damage, deterioration or other conditions that requires early attention, the surveyor may require that the ship be dry-docked in order that a detailed survey can be undertaken and necessary repairs made.

If temporary repairs made to any underwater parts are considered acceptable these shall be made permanent within a due date decided by PRS surveyor.

The Owner shall request PRS to perform a survey in dry-dock in any event or circumstance in the operation of the ship which could have led to underwater damages or deterioration in the crew's knowledge or opinion.

If the coating condition in double bottom/double side ballast tanks, void spaces and dry spaces is found in less than GOOD condition, the Owner shall restore the coating to GOOD condition.

If the measurement of clearance in rudder arrangement or tailshaft wear-down is impossible, than the ship has to be surveyed on dry-dock.

9 TERMINATION OF SCHEME

Dry-docking survey required for the Special Survey at 15 years of age shall be performed in a dry-dock. All ships in an EDD scheme shall be dis-enrolled once the ship reaches 15 years of age.

The Extended Dry-docking Scheme will be terminated in cases of change of the ship's Owner, management or Flag Administration.

PRS may dis-enrol a ship from an EDD scheme at any time should it be found that the conditions for maintaining this extended Dry-Dock scheme are not fulfilled anymore.

Once the conditions for the scheme are no longer present, the ship will return to the normal docking interval and any due dock survey shall be performed by the due date.

List of amendments effective as of 1 December 2018

<i>Item</i>	<i>Title/Subject</i>	<i>Source</i>
Paragraph 2 and 8	A sentence has been added ad the end.	EMSA Audit 2018 Shortcoming No.1