



**PRZEPISY
KLASYFIKACJI I BUDOWY MORSKICH
JEDNOSTEK SZYBKICH**

**CZEŚĆ I
ZASADY KLASYFIKACJI**

styczeń
2024

GDAŃSK

A decorative graphic at the bottom of the page consists of several overlapping, wavy blue lines that create a sense of movement and depth, extending across the width of the page.

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY MORSKICH JEDNOSTEK SZYBKICH

opracowane i wydane przez Polski Rejestr Statków S.A., zwany dalej PRS, składają się z następujących części:

- Część I – Zasady klasyfikacji
- Część II – Kadłub
- Część III – Wyposażenie kadłubowe
- Część IV – Pływalność, stateczność i niezatapialność
- Część V – Ochrona przeciwpożarowa
- Część VI – Urządzenia i instalacje maszynowe
- Część VII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania

natomiast w odniesieniu do materiałów i spawania obowiązują wymagania określone w *Przepisach klasyfikacji i budowy statków morskich, Część IX – Materiały i spawanie*.

Część I – Zasady klasyfikacji – styczeń 2024, została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 17 stycznia 2024 r. i wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2024 r.

Rozszerzeniem i uzupełnieniem *Części I – Zasady klasyfikacji* są następujące publikacje:

- Publikacja 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych
- Publikacja 12/P – **Wymagania bezpieczeństwa dla statków morskich przewożących personel przemysłowy**
- Publikacja 14/P – Zasady uznawania programów komputerowych
- Publikacja 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych
- Publikacja 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba
- Publikacja 72/P – **Wymagania bezpieczeństwa dla statków wykorzystujących gazy o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo**
- Publikacja 123/P – Bezpieczne wejście do przestrzeni zamkniętych
- Publikacja 27/I – Wytyczne dotyczące zatwierdzania/akceptacji alternatywnych środków dostępu
- Publikacja 29/I – Wytyczne dotyczące przeglądów okresowych instalacji i urządzeń stosowanych w ochronie przeciwpożarowej na statkach.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2024

SPIS TREŚCI

	Str.
1 Postanowienia ogólne	5
1.1 Zakres zastosowania.....	5
1.2 Określenia.....	5
2 Zakres nadzoru	9
3 Klasa jednostki	9
3.1 Zasady ogólne.....	9
3.2 Okres ważności klasy jednostki	10
3.3 Zasadniczy symbol klasy.....	10
3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy	10
4 Nadanie klasy	13
4.1 Zasady ogólne.....	13
4.2 Jednostka zbudowana pod nadzorem PRS.....	13
4.3 Jednostka istniejąca.....	14
5 Utrzymanie klasy – terminy i zakresy przeglądów	14
5.1 Zasady ogólne.....	14
5.2 Terminy przeglądów okresowych	19
5.3 Zakresy okresowych przeglądów rocznych i pośrednich	20
5.4 Zakresy przeglądów okresowych dla odnowienia klasy	25
5.5 Zakresy przeglądów okresowych podwodnej części kadłuba	32
5.6 Przeglądy okresowe wału śrubowego i śruby napędowej	34
5.7 Przeglądy okresowe kotłów	37
5.8 Przeglądy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru	39
5.9 Przeglądy doraźne	39
5.10 Audity	40
6 Zawieszenie klasy	40
6.1 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy jednostki	40
6.2 Informowanie armatora i państwa bandery	43
6.3 Możliwość przedłużenia okresu ważności klasy w przypadku zaistnienia sił wyższych	43
6.4 Możliwość utrzymania ważności klasy jednostki w przypadku jego złomowania	44
7 Utrata klasy i wykreślenie jednostki z Rejestru PRS	44
7.1 Przyczyny utraty klasy jednostki	44
7.2 Wykreślenie jednostki z <i>Rejestru PRS</i>	44
7.3 Informowanie armatora i państwa bandery	44
8 Wyłączenie jednostki z eksploatacji i przywrócenie jednostki do eksploatacji po wyłączeniu.	45
Załącznik 1	46

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy jednostek szybkich* mają zastosowanie do:

- .1** jednostek zdolnych do rozwinięcia maksymalnej prędkości, w m/s, równej lub większej niż $3,7 V^{0,1667}$, gdzie V = wyporność, w m³, obliczona dla zanurzenia do projektowej wodnicy pływania;
- .2** jednostek towarowych, które w czasie podróży nie przebywają w większej odległości od miejsca schronienia niż ta, którą mogą przebyć w ciągu 8 godzin przy pełnym załadunku i prędkości eksploatacyjnej;
- .3** jednostek pasażerskich, które w czasie podróży nie przebywają w większej odległości od miejsca schronienia niż ta, którą mogą przebyć w ciągu 4 godzin przy prędkości eksploatacyjnej.

1.1.2 *Przepisy* mają zastosowanie zarówno do jednostek nowych, jak i do jednostek istniejących. Jeżeli gdziekolwiek w *Przepisach* mówi się o wieku jednostki, to wiek określa się od daty budowy.

1.1.3 Wymagania *Przepisów* i *Publikacji* mają zastosowanie w takim zakresie, jaki szczegółowo określony został w poszczególnych miejscach danych części *Przepisów* i danych *Publikacji*.

1.2 Określenia

W niniejszej części *Przepisów* wprowadza się niżej podane określenia, mające zastosowanie również w pozostałych częściach *Przepisów*:

Cykl klasyfikacyjny – powtarzający się cyklicznie okres, liczony od daty zakończenia przeglądu zasadniczego dla nadania klasy po zakończeniu budowy lub daty przeglądu dla odnowienia klasy, równy okresowi ważności klasy (zazwyczaj 5 lat) i obejmujący wszystkie należne przeglądy okresowe.

Data budowy – data zakończenia przeglądu zasadniczego dla nadania klasy jednostce nowo zbudowanej, stanowiąca podstawę do określenia wymagań dotyczących przeglądów okresowych. W razie znacznego opóźnienia wejścia jednostki do eksploatacji, data wejścia jednostki do eksploatacji może być również podana w *Świadectwie klasy*. W przypadku jakiegokolwiek modyfikacji jednostki określona dla niej data budowy pozostaje niezmienną. W przypadku całkowitej wymiany lub rozbudowy znacznej części kadłuba jednostki*, stosuje się następujące zasady:

- powinna zostać określona "data budowy" każdej znacznej części kadłuba jednostki, jeżeli zostało uzgodnione, że nowsze części konstrukcji kadłuba znajdują się w różnych cyklach przeglądów;
- "data budowy" każdej znacznej części kadłuba jest podstawą określenia wymagań dotyczących przeglądów tych części;
- należne daty przeglądów mogą być zsynchronizowane według uznania PRS.

Data kontraktu na budowę – jeżeli nie określono w inny sposób:

- .1** data kontraktu na budowę jednostki oznacza dzień, w którym kontrakt na budowę jednostki został podpisany przez potencjalnego właściciela i stocznię. Data ta i numery elementów konstrukcji (np. numer budowy kadłuba) powinny być przekazane do PRS przez stronę występującą o nadanie klasy jednostce nowo budowanej;

* Przykładowo, termin „znaczna część kadłuba jednostki” może oznaczać kompletną sekcję dziobową lub rufową jednostki, kompletną sekcję ładunkową (która może zawierać ładownie/zbiorniki jednostki towarowej lub kompletny blok konstrukcji pokładu jednostki pasażerskiej), a za „rozbudowę znacznej części kadłuba jednostki” można również uznać zmiany konstrukcji jednostki związane z przebudową konstrukcji jednokadłubowej na konstrukcję o podwójnym kadłubie.

- .2 data kontraktu na budowę jednostek siostrzanych łącznie z jednostkami, których opcja budowy została ostatecznie podpisana, oznacza dzień, w którym kontrakt na budowę został podpisany przez potencjalnego właściciela i stocznię.

Na potrzeby niniejszej definicji przyjęto, że jednostki zbudowane według jednego kontraktu na budowę uznane zostają za „serię jednostek siostrzanych”, jeżeli zostały zbudowane według tej samej zatwierdzonej klasyfikacyjnej dokumentacji technicznej. Jednakże jednostki z takiej serii mogą mieć wprowadzone zmiany w stosunku do projektu oryginalnego, jeżeli:

- (1) zmiany te nie dotyczą spraw objętych wymaganiami klasyfikacyjnymi, lub
- (2) jeżeli zmiany dotyczą spraw objętych wymaganiami klasyfikacyjnymi, to powinny one być zgodne z wymaganiami klasyfikacyjnymi obowiązującymi w momencie podpisania przez przewidywanego armatora i stocznię kontraktu na wprowadzenie takich zmian lub, w przypadku braku kontraktu na wprowadzenie takich zmian, zmiany te powinny być zgodne z wymaganiami klasyfikacyjnymi obowiązującymi w momencie przedstawienia zmian do zatwierdzenia ich przez PRS.

Jednostki opcyjne uznaje się za należące do tej samej serii jednostek siostrzanych, jeżeli kontrakt na ich budowę został podpisany nie później niż 1 rok po podpisaniu kontraktu na budowę danej serii jednostek;

- .3 jeżeli kontrakt na budowę zostaje później uzupełniony o dodatkowe jednostki lub dodatkowe jednostki opcyjne, to datą kontraktu na budowę dla tych jednostek jest dzień, w którym zmiana do kontraktu została podpisana przez potencjalnego właściciela i stocznię. Taką zmianę do kontraktu należy uważać za nowy kontrakt i stosować postanowienia zawarte powyżej w .1 i .2;
- .4 jeżeli do kontraktu na budowę wprowadzone zostają poprawki zmieniające typ jednostki, „datą kontraktu na budowę” dla takiej zmodyfikowanej jednostki lub jednostek jest data podpisania przez właściciela lub właścicieli oraz stocznię poprawek do istniejącego kontraktu lub nowego kontraktu.

Długość L – oznacza całkowitą długości podwodnej, wodoszczelnej powłoki kadłuba jednostki z wyłączeniem części wystających na lub poniżej wodnicy konstrukcyjnej w stanie wypornościowym z niedziałającymi urządzeniami unoszącymi i napędowymi, [m].

Działalność przemysłowa offshore – oznacza budowę, konserwację, likwidację, obsługę lub serwisowanie obiektów offshore, związanych między innymi z poszukiwaniem i eksploatacją zasobów w sektorach energii odnawialnej lub węglowodorowej, akwakulturze, górnictwie morskim lub podobnej działalności.

Jednostka do przewozu personelu – jednostka przeznaczona do przewożenia personelu przemysłowego do pracy na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore.

Jednostka pasażerska – jednostka przeznaczona do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

Jednostka ro-ro – jednostka szybka przeznaczona do przewozu jednostkowych ładunków, przy założeniu ich poziomego załadunku i wyładunku.

Jednostki siostrzane – jednostki szybkie zbudowane na podstawie tej samej zatwierdzonej dokumentacji klasyfikacyjnej, lecz które mogą mieć niewielkie zmiany projektowe, niemające jednak wpływu na sprawy dotyczące klasyfikacji.

Jednostka towarowa – jednostka szybka dowolnego typu i przeznaczenia, która nie jest jednostką pasażerską i która po uszkodzeniu dowolnego przedziału zachowuje główne funkcje i systemy bezpieczeństwa w pomieszczeniach nieuszkodzonych.

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

Krytyczne rejony konstrukcji – rejony, które zostały uznane za wymagające szczególnej kontroli, w oparciu o obliczenia lub na podstawie doświadczenia eksploatacyjnego rozpatrywanej jednostki, jednostek podobnych lub siostrzanych (jeśli takie są), jako podatne na pękanie, wyboczenia lub korozję, mogące mieć wpływ na integralność konstrukcji kadłuba.

Niezatapialność – zdolność jednostki do zachowania pływalności i stateczności, w zakresie określonym mającymi zastosowanie wymaganiami *Części IV* niniejszych *Przepisów* po uszkodzeniu i zatopieniu pojedynczego przedziału lub grupy przedziałów przyległych, położonych poniżej pokładu grodziowego.

Niewłoczna i gruntowna naprawa – naprawa stała wykonana w czasie przeglądu w zadowalający sposób, tak że nie ma potrzeby wydania warunku klasy.

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 (kotły, zbiorniki ciśnieniowe), mające na celu ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych oględzin szczegółowych.
- *Oględziny szczegółowe* – czynności polegające na dokładnym obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia, zwykle znajdującego się w zasięgu ręki inspektora dokonującego oględzin.

Pasażer – każda osoba na jednostce z wyjątkiem kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na jednostce ze względu na potrzeby jednostki (personel specjalistyczny) oraz z wyjątkiem dzieci w wieku poniżej jednego roku.

Personel przemysłowy – oznacza wszystkie osoby niebędące pasażerami, przewożone lub zaokrętowane na jednostce w celu prowadzenia działalności przemysłowej offshore na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore.

Personel specjalistyczny – osoby niebędące pasażerami i nienależące do załogi jednostki, lecz znajdujące się na niej w związku z jej specjalnym przeznaczeniem.

Płaszczyzna podstawowa – płaszczyzna pozioma przechodząca na owręzu przez górną krawędź stępki płaskiej lub przez punkt styku wewnętrznej powierzchni poszycia ze stępką belkową.

Podobne stadium budowy – stadium po rozpoczęciu budowy konkretnej jednostki, gdy masa budowanej jednostki osiągnęła co najmniej 50 ton lub 1% przybliżonej masy materiałów, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.

Prędkość eksploatacyjna – oznacza 90% prędkości maksymalnej.

Prędkość maksymalna – prędkość osiągana na wodzie spokojnej przy maksymalnej mocy ciągłej napędu, dla której jednostka otrzymała *Świadectwo klasy* i przy maksymalnej masie eksploatacyjnej.

Próby działania, wytrzymałości, szczelności:

- *Próby działania* – oględziny szczegółowe dokonywane w czasie pracy mechanizmu lub urządzenia, połączone z pomiarami istotnych parametrów pracy.
- *Próby wytrzymałości:*

- *Próby wytrzymałości niszczące* – reprezentatywne próbki zostają poddane obciążeniu, zwiększanemu aż do momentu zniszczenia próbki, a parametry, przy których nastąpiło zniszczenie, są odnotowane.
- *Próby wytrzymałości nieniszczące* – przedmiot lub wyrób poddany jest obciążeniu próbnemu określoneemu przez PRS. Przedmiot próby nie powinien ulec uszkodzeniu.
- *Próby szczelności* – przedmiot próby poddany jest działaniu czynnika ciekłego lub gazowego. Rodzaj czynnika, ciśnienie i sposób przeprowadzenia próby podlegają uzgodnieniu z PRS.

Przegląd – zespół czynności dotyczących jednostki, jego mechanizmów, urządzeń, wyposażenia itp., realizowany poprzez sprawdzenie dokumentacji technicznej oraz przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób.

Przekrój poprzeczny – przekrój zawierający wszystkie elementy wzdłużne, takie jak poszycie, wzdłużniki i wręgi wzdłużne pokładów, burt, dna zewnętrznego, dna wewnętrznego i grodzi wzdłużnych.

Przestrzenie – oddzielne przedziały, włączając w to ładownie i zbiorniki.

Przestrzenie reprezentatywne – przestrzenie, na podstawie stanu których można przewidywać stan innych przestrzeni podobnego typu lub przeznaczenia oraz z podobnym typem zabezpieczenia przeciwkorozyjnego. Przy wyborze przestrzeni reprezentatywnych należy wziąć pod uwagę znajdującą się na jednostce historię ich użytkowania i napraw, a także dające się określić rejony krytyczne i/lub podejrzane.

Rejony podejrzane – rejony wykazujące znaczną korozję lub uznane przez inspektora PRS za szczególnie podatne na uszkodzenia lub szybkie zużycie.

Rozpatrzenie specjalne – oględziny szczegółowe i pomiary grubości w zakresie wystarczającym do określenia aktualnego średniego stanu konstrukcji pod powłokami ochronnymi.

Siła wyższa – nieprzewidziany brak możliwości wykonania należącego przeglądu przez PRS, spowodowany wprowadzonymi przez organa rządowe ograniczeniami prawa wjazdu lub przemieszczania się personelu PRS; niemożliwość przewidzenia przestój jednostki w porcie lub brak możliwości jej rozładowania z powodu nadzwyczaj długiego okresu złej pogody, strajków lub niepokojów społecznych; działania wojenne; inne podobne przypadki.

Stan powłok – definiowany jest następująco:

- *DOBRY* – jedynie mała korozja punktowa;
- *ZADOWALAJĄCY* – miejscowe pęknięcia na krawędziach usztywnień i połączeń spawanych i/lub lekka korozja na 20% lub więcej rozpatrywanej powierzchni, lecz mniej niż to określono dla stanu złego;
- *ZŁY* – rozległe pęknięcia powłoki na 20% powierzchni lub więcej lub ze znacznymi wżerami na 10% lub więcej rozpatrywanej powierzchni.

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

System zapobiegania korozji – za taki uznaje się zwykle zastosowanie powłok ochronnych twardej. Powłoki ochronne twarde są zazwyczaj epoksydowe lub równoważne. Inne rodzaje powłok, niebędące powłokami miękkimi ani półtwardymi, mogą zostać zaakceptowane przez PRS pod warunkiem ich stosowania i utrzymania zgodnie z warunkami określonymi przez producenta.

Szczególne okoliczności – brak środków technicznych umożliwiających wydokowanie lub naprawę jednostki; brak podstawowych materiałów, wyposażenia lub części zamiennych; opóźnienia spowodowane działaniami podjętymi dla uniknięcia trudnych warunków pogodowych.

Wejście na mieliznę – dotknięcie dnem jednostki dna akwenu wodnego lub przeszkody morskiej, zgłoszone przez kapitana jako wypadek morski.

Wodolot – jednostka, której kadłub w stanie niewypornościowym jest utrzymywany całkowicie nad powierzchnią wody przez siły hydrodynamiczne, wytworzone na płatach.

Wysokość boczna – pionowa odległość od płaszczyzny podstawowej do górnej krawędzi pokładnika najwyższego ciągłego pokładu, mierzona w płaszczyźnie owręza przy burcie.

Zakończenie przeglądu – przegląd uznaje się za zakończony, gdy zostały przeprowadzone wszystkie czynności określone w przepisach i wytycznych dla danego rodzaju przeglądu, zostały wykonane zalecone naprawy i uzupełnione wykryte braki w sposób zapewniający jednostce bezpieczne wyjście w morze i bezpieczną eksploatację. Zakończenie przeglądu potwierdzane jest nowym dokumentem tymczasowym lub wpisem do dokumentu pełnoterminowego. Data wystawienia dokumentu tymczasowego lub wpisu do dokumentu pełnoterminowego jest datą zakończenia przeglądu.

Załoga jednostki – zespół ludzi kierujący jednostką oraz zapewniający zdolność ruchu i bezpieczeństwo eksploatacji jednostki, a także personelu obsługującego osoby znajdujące się na jednostce, w tym również pasażerów.

Zbiornik balastowy – zbiornik zasadniczo przeznaczony do przewozu balastu wodnego.

Znaczna korozja – zużycie korozyjne elementów konstrukcji kadłuba, które przekroczyło 75% zużycia dopuszczalnego, lecz mieści się jeszcze w jego granicach.

2 ZAKRES NADZORU

2.1 Nadzór klasyfikacyjny jednostki obejmuje kadłub wraz z jego wyposażeniem, urządzenia maszynowe i elektryczne – łącznie z instalacjami oraz inne wyposażenie wymienione w **niniejszych Przepisach**.

2.2 Nadzorem objęte są również stateczność, niezatapialność i ochrona przeciwpożarowa jednostki, na zasadach określonych w **niniejszych Przepisach**.

2.3 Jeżeli symbol klasy jednostki zawiera znaki dodatkowe, to związane z nimi elementy kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia poddawane są przeglądom klasyfikacyjnym.

2.4 Podczas okresowych przeglądów klasyfikacyjnych wyposażenie jednostki nieobjęte nadzorem klasyfikacyjnym podlega nadzorowi technicznemu PRS w zakresie objętym wymaganiami państwa flagi i/lub wynikającym z możliwego zagrożenia bezpieczeństwa jednostki.

3 KLASA JEDNOSTKI

3.1 Zasady ogólne

3.1.1 Na wniosek armatora PRS może nadać klasę jednostce nowo zbudowanej lub istniejącej, a także potwierdzić, odnowić, unieważnić lub przywrócić klasę jednostce istniejącej, klasyfikowanej przez PRS.

3.1.2 PRS może zawiesić klasę jednostki lub ją unieważnić z przyczyn określonych w rozdziałach 6 i 7.

3.1.3 Klasę jednostki potwierdza się *Świadectwem klasy*.

3.1.4 W *Świadectwie klasy* umieszcza się zasadniczy symbol klasy wraz ze znakami dodatkowymi określonymi w 3.4.

3.2 Okres ważności klasy jednostki

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

3.2.2 W uzasadnionych przypadkach PRS może przedłużyć lub ograniczyć okres ważności klasy (patrz 6.1.3.1 i 6.3).

3.3 Zasadniczy symbol klasy

3.3.1 Zasadniczy symbol klasy jednostki szybkiej zbudowanej pod nadzorem PRS

3.3.1.1 Jednostka nowa zbudowana pod nadzorem PRS, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego nad budową (patrz 4.2) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

* HSC

3.3.2 Zasadniczy symbol klasy jednostki szybkiej zbudowanej pod nadzorem innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej

3.3.2.1 Jednostka istniejąca zbudowana pod nadzorem innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.3) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

HSC

3.3.3 Zasadniczy symbol klasy jednostki zbudowanej bez nadzoru innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej

3.3.3.1 Jednostka istniejąca zbudowana bez nadzoru innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej, której po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.4) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

(HSC)

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

3.4.1 Postanowienia ogólne

3.4.1.1 Znaki dodatkowe w symbolu klasy określają typ jednostki, obligatoryjne wymagania lub ograniczenia wynikające z typu jednostki lub jej zdolności żeglugowych oraz określają dodatkowe cechy konstrukcji lub przystosowania jednostki.

3.4.1.2 Znaki dodatkowe umieszcza się w symbolu klasy po spełnieniu wymagań określonych w odpowiednich częściach *Przepisów*.

3.4.1.3 Znaki dodatkowe w symbolu klasy umieszczane są za zasadniczym symbolem klasy, w kolejności ich wymienienia w 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4.

3.4.1.4 PRS może zmienić lub wykreślić odpowiedni znak dodatkowy w symbolu klasy w przypadku zmiany warunków, na podstawie których znak ten jest umieszczany w symbolu klasy, lub na wniosek armatora.

3.4.2 Znaki dodatkowe określające typ jednostki

3.4.2.1 Jednostka, która spełnia wymagania podstawowe oraz wymagania dodatkowe, dotyczące danego typu jednostki a określone w poszczególnych częściach *Przepisów*, otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków:

3.4.2.1.1 Jednostka pasażerska¹:

PASSENGER

3.4.2.1.2 *Jednostka do przewozu personelu spełniająca wymagania Publikacji 12/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków morskich przewożących personel przemysłowy:*

CREW BOAT

3.4.2.1.3 Wodolot:

HYDROFOIL

3.4.2.1.4 Jednostka ro-ro:

RO-RO

3.4.2.2 Jednostka, która spełnia wymagania dla dwóch lub więcej typów jednostek otrzymuje w symbolu klasy znak będący kombinacją poszczególnych znaków (np. **CREW BOAT/RO-RO**).

3.4.2.3 PRS może nadać jednostce inny znak typu jednostki, jeżeli uzna to za technicznie uzasadnione. W takim przypadku wymagania dodatkowe są każdorazowo określone przez PRS.

3.4.3 Znaki dodatkowe określające obligatoryjne wymagania lub ograniczenia wynikające z typu jednostki szybkiej lub jej zdolności żeglugowych

3.4.3.1 Znak jednostki szybkiej pasażerskiej

Jednostka szybka pasażerska otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków dodatkowych:

CATEGORY A

- .1** jednostka jest używana na trasie, na której jest duże prawdopodobieństwo, iż w przypadku ewakuacji w jakimkolwiek punkcie tej trasy, wszyscy pasażerowie i załoga mogą być bezpiecznie uratowani w czasie najkrótszym z niżej określonych, tj.:
 - w czasie niezbędnym do uchronienia osób w środkach ratunkowych od narażenia na hipotermię w najgorszych przewidywanych warunkach,
 - w czasie właściwym w odniesieniu do warunków środowiskowych oraz cech geograficznych trasy, lub
 - w ciągu 4 godzin, i
- .2** przewozi nie więcej niż 450 pasażerów.

CATEGORY B

¹ W rozumieniu niniejszych Przepisów każda jednostka inna niż pasażerska jest jednostką towarową.

każda pasażerska jednostka szybka, inna niż jednostka CATEGORY A, posiadająca takie urządzenia maszynowe i systemy bezpieczeństwa, że w przypadku unieruchomienia w dowolnym jednym pomieszczeniu istotnych urządzeń maszynowych i systemów bezpieczeństwa, jednostka zachowuje zdolność do bezpiecznej żeglugi.

3.4.3.2 Znaki ograniczenia rejonu żeglugi

3.4.3.2.1 Jeżeli jednostka została zbudowana z zastosowaniem ulg dla określonego rejonu żeglugi, przewidzianych w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Pływalność, stateczność i niezatapialność* niniejszych *Przepisów*, to w symbolu klasy umieszcza się znaki **I**, **II** lub **III**, które mają następujące znaczenie:

- I** – żegluga po morzach otwartych w odległości do 200 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 400 mil morskich i żegluga po morzach zamkniętych;
- II** – żegluga po morzach otwartych w odległości do 50 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 100 mil morskich i żegluga po morzach zamkniętych, w granicach określonych dla każdego przypadku w *Świadectwie klasy* oraz żegluga po Morzu Bałtyckim;
- III** – żegluga po morzach otwartych i zamkniętych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu morskiego, w granicach określonych dla każdego przypadku w *Świadectwie klasy*.

3.4.4 Znaki dodatkowe określające cechy konstrukcji lub przystosowania jednostki szybkiej

3.4.4.1 Znaki wzmocnień lodowych (klasa lodowa), mają zastosowanie tylko do żeglugi w stanie wypornościowym.

3.4.4.1.1 Jeżeli wzmocnienia lodowe jednostki szybkiej o długości 24 m i więcej odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

(L4)

który oznacza możliwość samodzielnej dorywczej żeglugi w drobno pokruszonych lodach w przybrzeżnych rejonach mórz niearktycznych.

3.4.4.1.2 Jeżeli wzmocnienia lodowe jednostki szybkiej o długości mniejszej niż 24 m odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

Lm1

oznaczający możliwość żeglugi za lodołamaczem oraz żeglugi samodzielnej w drobno pokruszonych lodach.

3.4.4.1.3 Jeżeli wzmocnienia lodowe jednostki szybkiej o długości mniejszej niż 24 m odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

Lm2

oznaczający możliwość samodzielnej dorywczej żeglugi w drobno pokruszonych lodach.

3.4.4.1.4 Jeżeli jednostka nie posiada żadnych wzmocnień lodowych, to w symbolu klasy nie umieszcza się żadnego znaku klasy lodowej.

3.4.4.2 Znak przystosowania do przeglądu na wodzie podwodnej części kadłuba

Jednostki szybkie spełniające wymagania zawarte w 5.5.3 otrzymują w symbolu klasy znak:

IWS

oznaczający przystosowanie jednostki do przeprowadzania na wodzie przeglądu podwodnej części kadłuba.

3.4.4.3 Znak katamaranu

Jednostka szybka dwukadłubowa spełniająca mające do niej zastosowanie wymagania określone w Części II – Kadłub niniejszych Przepisów otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy:

CATAMARAN

3.4.4.4 Znaki wykorzystania gazu o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwa

Jednostka wykorzystująca gaz o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo i spełniająca wymagania Publikacji 72/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków wykorzystujących gazy o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo, otrzymuje jeden z dodatkowych znaków przewidzianych w tej Publikacji.

4 NADANIE KLASY

4.1 Zasady ogólne

4.1.1 PRS może nadać klasę jednostce nowej oraz jednostce istniejącej. Warunkiem nadania klasy jednostce jest złożenie przez armatora pisemnego wniosku o nadanie klasy PRS, przedłożenie wymaganej dokumentacji technicznej i pozytywny wynik przeglądu zasadniczego.

4.1.2 Po zakończeniu przeglądu zasadniczego Placówka PRS wydaje *Tymczasowe świadectwo klasy*, umożliwiające jednostce żeglugę. Wyniki przeglądu zasadniczego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

4.1.3 Nadanie klasy następuje w formie wydania *Świadectwa klasy* i wpisania jednostki do *Rejestru* PRS. Nadanie klasy jest stwierdzeniem, że jednostka całkowicie lub w stopniu uznanym przez PRS za wystarczający odpowiada wymaganiom *Przepisów*, które jej dotyczą.

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

4.2 Jednostka zbudowana pod nadzorem PRS

4.2.1 Jednostka nowa, zbudowana pod nadzorem PRS, może otrzymać klasę PRS po zakończeniu z wynikiem pozytywnym następujących czynności:

- zatwierdzenie dokumentacji technicznej wymaganej w poszczególnych częściach *Przepisów*,
- nadzór nad produkcją urządzeń maszynowych napędu głównego (silników głównych, przekładni, sprzęgieł, linii wałów, pędników, urządzeń napędowo-sterowych oraz, jeżeli występują, głównych zespołów prądotwórczych),
- nadzór nad produkcją innych urządzeń i wyposażenia oraz materiałów i wyrobów wymaganych w poszczególnych częściach *Przepisów*,
- nadzór nad budową kadłuba,
- nadzór nad montażem na jednostce urządzeń, wyposażenia i instalacji wymaganych w poszczególnych częściach *Przepisów*,

- nadzór nad próbami na uwięzi i w morzu.

Zakres wymaganej dokumentacji technicznej, którą należy przedłożyć PRS, oprócz wspomnianej dokumentacji podlegającej zatwierdzeniu, obejmuje ponadto:

- dokumentację, którą PRS przyjmuje do wiadomości, ale do której może zgłaszać uwagi: opis techniczny, plan ogólny, plan zbiorników;
- dokumentację wykonawczą podlegającą uzgodnieniu z Placówką PRS nadzorującą jednostkę; zakres tej dokumentacji jest każdorazowo określany przez tę Placówkę.

Szczegółowy zakres przeglądów związanych z prowadzeniem wyżej wymienionych nadzorów ustalany jest przez Placówkę PRS nadzorującą daną jednostkę, na podstawie *Przepisów*, zatwierdzonej dokumentacji i z uwzględnieniem lokalnych warunków budowy, a wszystkie te przeglądy składają się na przegląd zasadniczy jednostki.

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

4.3 Jednostka istniejąca

4.3.1 Dla nadania klasy PRS jednostce istniejącej o tonażu rejestrowym brutto poniżej 100 należy stosować wymagania podane w *Przepisach klasyfikacji i budowy małych statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji*, punkty 4.3, 4.4 i 4.5.

4.3.2 Dla nadania klasy PRS jednostce istniejącej o tonażu rejestrowym brutto 100 i powyżej należy stosować wymagania podane w *Przepisach klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji*, punkty 4.3, 4.4 i 4.5.

5 UTRZYMANIE KLASY – TERMINY I ZAKRESY PRZEGLĄDÓW

5.1 Zasady ogólne

5.1.1 Postanowienia dotyczące przeglądu

5.1.1.1 Warunkami utrzymania klasy są:

- utrzymanie jednostki w należyтым stanie – jej kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
- eksploatacja jednostki na warunkach określonych w *Świadectwie klasy*, zgodnie z wytycznymi podanymi przez producentów i z zasadami dobrej praktyki morskiej,
- przeprowadzanie należnych przeglądów okresowych w wyznaczonych terminach,
- spełnienie w wyznaczonych terminach wymagań retroaktywnych określonych w *Suplementach* do poszczególnych części *Przepisów*,
- spełnienie warunków klasy w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych,
- terminowe regulowanie opłat za czynności nadzorcze.

Armator jest odpowiedzialny za spełnienie wyżej wymienionych warunków, a także za postępowanie zgodne z wymaganiami zawartymi w *Przepisach*, mającymi zastosowanie dla jego jednostki.

5.1.1.2 Wszystkie jednostki klasyfikowane przez PRS w czasie każdego cyklu klasyfikacyjnego podlegają następującym przeglądom okresowym:

- przeglądowi rocznemu,
- przeglądowi pośredniemu,
- przeglądowi dla odnowienia klasy,
- przeglądowi podwodnej części kadłuba,
- przeglądowi wałów śrubowych,
- przeglądowi kotłów (jeśli występują) i zbiorników ciśnieniowych (jeśli występują),
- przeglądowi pędników (jeżeli występują i są przeznaczone do napędu głównego).

5.1.1.3 Wszystkie jednostki klasyfikowane przez PRS podlegają przeglądom doraźnym w przypadkach określonych w 5.12 i 5.13.

5.1.1.4 PRS informuje armatora o datach należnych przeglądów okresowych i doraźnych, przekazując status klasyfikacyjny. Nieotrzymanie statusu klasyfikacyjnego nie zwalnia jednak armatora z obowiązku przedstawienia jednostki do przeglądów w terminach określonych *Przepisami*.

5.1.1.5 Przegląd dla odnowienia klasy ma na celu upewnienie się, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje jednostki odpowiadają wymaganiom *Przepisów* i że jednostka nadaje się do eksploatacji zgodnej z przeznaczeniem przez kolejny okres 5-letni – pod warunkiem prowadzenia należytej obsługi i konserwacji.

Przed rozpoczęciem przeglądu należy przeprowadzić spotkanie otwierające.

5.1.1.6 Przegląd roczny i pośredni ma na celu upewnienie się, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje jednostki są utrzymane w należyłym stanie.

5.1.1.7 Przegląd roczny, pośredni lub dla odnowienia klasy może być uznany za kompletny wówczas, gdy dokonano odpowiedniego przeglądu kadłuba i urządzeń maszynowych w zakresie określonym w 5.3 do 5.9. PRS może rozszerzyć zakres przeglądów w zależności od wieku jednostki, jej stanu technicznego oraz rodzaju wyposażenia i konstrukcji.

5.1.1.8 Po zakończeniu przeglądu okresowego Placówka PRS potwierdza *Świadectwo klasy* lub wydaje *Tymczasowe świadectwo klasy*, umożliwiające jednostce żeglugę. Wyniki przeglądu okresowego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

5.1.1.9 Terminy przeglądów okresowych jednostki posiadającej klasę PRS ustalane są w odniesieniu do daty rozpoczęcia cyklu klasyfikacyjnego.

5.1.1.10 Terminy przeglądów okresowych jednostek przyjętych do klasyfikacji PRS z ważną klasą innej instytucji klasyfikacyjnej, jednostek uprzednio nieklasyfikowanych i jednostek, które utraciły klasę, ustala PRS.

5.1.1.11 PRS może skrócić okres między oględzinami, pomiarami lub próbami elementów kadłuba, poszczególnych mechanizmów, urządzeń, instalacji i wyposażenia, jeżeli okaże się to konieczne ze względu na ich stan techniczny lub warunki żeglugowe. W takim przypadku nowe terminy przeglądów powinny się zbiegać z terminami przeglądów okresowych.

5.1.1.12 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 głównego i silników zespołów prądotwórczych na podstawie analizy protokołów z prac konserwacyjnych danego silnika.

5.1.1.13 Każde uszkodzenie konstrukcji kadłuba związane ze zużyciem ponad dopuszczalne granice (włączając w to: wygięcia, wybrzuszenia, wyboczenia, korozję rowkową, oderwania lub pęknięcia) lub rozległe obszary ubytków korozyjnych ponad dopuszczalne granice, które mają lub, w opinii inspektora PRS, będą miały negatywny wpływ na wytrzymałość, szczelność lub struszczelność kadłuba, muszą być niezwłocznie i gruntownie naprawione.

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące rejony:

- wręgi burtowe z ich zakończeniami i przyległym poszyciem,
- poszycie podkładu głównego i górnego z przyległymi usztywnieniami,

- poszycie dna wraz z przyległymi usztywnieniami,
- grodzie wodoszczelne i olejoshzczelne,
- zrębnice i pokrywy lukowe,
- połączenia spawane na przejściach rur odpowietrzających przez poszycie pokładu,
- głowice rur odpowietrzających zainstalowane na pokładach otwartych, łącznie z ekranami płomieniowymi wszystkich odpowietrzeń zbiorników bunkrowych,
- wentylatory z uwzględnieniem ich zamknięć, jeśli występują.

Jeżeli w porcie, w którym stwierdzono takie uszkodzenia, nie ma możliwości przeprowadzenia gruntownej naprawy, to na wniosek armatora PRS może, po przeanalizowaniu sytuacji, wyrazić zgodę na przejście jednostki bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa. W takim przypadku może być wymagane dokonanie napraw tymczasowych, umożliwiających taką jednorazową podróż.

5.1.1.14 Jeżeli stwierdzone uszkodzenie konstrukcji, o którym mowa w punkcie 5.1.1.13, jest jednostkowe i ma zasięg lokalny, przez co nie ma wpływu na integralność strukturalną jednostki, inspektor PRS może zaakceptować wykonanie odpowiedniej tymczasowej naprawy w celu przywrócenia wodoszczelności lub strugoszczelności konstrukcji i wydać warunek z określonym terminem wykonania.

5.1.1.15 Wymagane przeglądy wewnętrzne, łącznie z oględzinami szczegółowymi i pomiarami grubości rejonów poddawanych oględzinom szczegółowym, mogą być przeprowadzane przy zastosowaniu technik zdalnego przeglądu.

Propozycje zastosowania technik zdalnego przeglądu należy przedstawić PRS do zatwierdzenia przed przeprowadzeniem przeglądu.

W przypadku zastosowania takich technik, inspektor PRS przeprowadza oględziny szczegółowe w wytypowanych przez siebie miejscach.

Stosowanie technik zdalnego przeglądu może być zabronione lub ograniczone w przypadku stwierdzenia występowania nietypowych zużyć lub uszkodzeń konstrukcji.

5.1.1.16 Czynności stanowiące podstawę do oceny technicznego stanu jednostki przez PRS, takie jak:

- oględziny części podwodnej kadłuba przez nurka;
 - pomiary grubości konstrukcji kadłuba;
 - badania nieniszczące i niszczące;
 - przeglądy i próby instalacji przeciwpożarowych
- oraz wszelkie naprawy i remonty mające wpływ na stan techniczny jednostki, takie jak:
- naprawy elementów konstrukcji kadłuba;
 - remonty urządzeń i wyposażenia (takiego jak: silniki główne, przekładnie główne, wały, główne i awaryjne zespoły prądotwórcze, zbiorniki ciśnieniowe, urządzenia kotwiczne i sterowe, śruby napędowe, sprężarki, pompy przeciwpożarowe, zęzowe i balastowe, główne i awaryjne tablice rozdzielcze);

powinny być wykonane przez firmy serwisowe uznane przez PRS (patrz *Publikacja 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych*).

Na wniosek armatora inspektor PRS może, w uzasadnionych przypadkach, wyrazić zgodę na wykonanie takich prac przez firmę/osobę nieposiadającą uznania PRS, nadając jej jednorazowe uznanie, po sprawdzeniu jej zdolności do prawidłowego wykonania tych czynności.

Wszystkie wyżej wymienione czynności wykonane przez firmę serwisową podlegają weryfikacji przez inspektora PRS.

Pomiary grubości konstrukcji kadłuba i ogłędziny podwodnej części kadłuba przez nurka powinny być wykonywane w obecności inspektora PRS.

5.1.1.17 Wszelkie pomiary stanowiące podstawę do oceny stanu technicznego konstrukcji, urządzeń lub wyposażenia powinny być wykonane wyposażeniem pomiarowym posiadającym aktualne świadectwo sprawdzenia, wydane przez organizację posiadającą odpowiednie uprawnienia, zgodnie z określonymi dla nich wymaganiami (np. normy lub specyfikacje techniczne) i według przyjętego harmonogramu. Każdy przyrząd pomiarowy powinien posiadać aktualne świadectwo sprawdzenia i być identyfikowalny (np. mieć nr seryjny lub inwentarzowy).

Inspektor PRS może jednak zaakceptować bez potwierdzonego sprawdzenia:

- podstawowe przyrządy pomiarowe (liniały, taśmy miernicze, spoinomierze, mikrometry itp.), pod warunkiem że są one stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, właściwie utrzymane oraz okresowo sprawdzane przez użytkownika;
- statkowe przyrządy używane do kontroli ciśnienia, temperatury, prędkości obrotowej itp., pod warunkiem sprawdzenia zgodności wskazań ze wskazaniami innych równoważnych przyrządów (rodzaj, dokładność, podziałka).

5.1.1.18 W przypadku naprawy powłok ochronnych nałożonych w zbiornikach balastowych, ładowniach i na poszyciu podwodnej części kadłuba armator jest zobowiązany dostarczyć do PRS dokument potwierdzający, że powłoki zostały wykonane zgodnie z zaleceniami producenta. W przypadku prowadzenia przez załogę bieżących prac konserwacyjnych wymaganym dokumentem jest raport armatora.

5.1.1.19 Każdy program komputerowy wykorzystywany do obliczeń przy opracowywaniu dokumentacji technicznej i danych do oceny bezpieczeństwa powinien być programem wcześniej uznanym przez PRS zgodnie z *Publikacją 14/P – Zasady uznawania programów komputerowych*.

5.1.1.20 W przypadku jednostek wycarterowanych lub będących własnością Administracji i wykorzystywanych w celach wspomagania operacji militarnych, PRS może każdorazowo rozważać zastosowanie odstępstw od wymagań niniejszego rozdziału.

5.1.2 Przygotowanie do przeglądu

5.1.2.1 Armator jest zobowiązany do właściwego przygotowania kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia do każdego przeglądu. Inspektor może odstąpić od przeprowadzania przeglądu, jeżeli stwierdzi niewłaściwe przygotowanie jednostki do przeglądu albo zagrożenie życia lub zdrowia.

Jeżeli w trakcie przeglądu nie są dostępne stałe środki dostępu do konstrukcji jednostki, to powinny być zastosowane alternatywne środki dostępu zgodnie z postanowieniami zawartymi w *Publikacji 27/I – Wytyczne dotyczące zatwierdzania/akceptacji alternatywnych środków dostępu*.

Jeżeli w czasie przeglądu zachodzi potrzeba wejścia do przestrzeni zamkniętych, to powinny być one przygotowane zgodnie z postanowieniami zawartymi w *Publikacji 123/P – Bezpieczne wejście do przestrzeni zamkniętych*.

5.1.2.2 W przypadku zastosowania powłok miękkich lub półtwardych powinien być zapewniony bezpieczny dostęp do przestrzeni w celu sprawdzenia skuteczności tych powłok oraz przeprowadzenia oceny stanu konstrukcji wewnętrznej. Może to obejmować miejscowe usunięcie powłok ochronnych. W przypadku gdy nie może być zapewniony bezpieczny dostęp do przestrzeni, powłoki półtwarde lub miękkie powinny być usunięte.

5.1.2.3 Obudowy, sufity lub luźna izolacja, jeśli występują, powinny zostać usunięte zgodnie z wymaganiami inspektora PRS, w celu umożliwienia oględzin poszycia i usztywnień. Struktury na poszyciu muszą zostać zbadane i ocenione, ale nie muszą być usuwane w przypadku stwierdzenia ich zadowalającego przylegania do poszycia.

5.1.3 Wymagania dotyczące pomiarów grubości

5.1.3.1 Pomiary grubości elementów konstrukcji kadłuba, jeśli nie są wykonywane bezpośrednio przez PRS, powinny być nadzorowane przez inspektora PRS, a obecność inspektora PRS powinna być każdorazowo odnotowana. Inspektor PRS zobowiązany jest znajdować się na jednostce podczas wykonywania pomiarów, w zakresie wystarczającym do kontrolowania procesu wykonywania tych pomiarów. Pomiary grubości powinny być wykonywane przez firmy pomiarowe uznane przez PRS zgodnie z wytycznymi *Publikacji 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych*, z wyjątkiem pomiarów wykonywanych na jednostkach o pojemności brutto 500 lub mniejszej – tam firma pomiarowa nie musi być w taki sposób uznana. Przed rozpoczęciem przeglądu pośredniego lub przeglądu dla odnowienia klasy powinno odbyć się spotkanie planujące przegląd, z udziałem inspektora/ów PRS przeprowadzającego przegląd, przedstawiciela armatora i przedstawiciela firmy dokonującej pomiarów grubości oraz kapitana jednostki lub posiadającego odpowiednie kompetencje przedstawiciela wyznaczonego przez kapitana lub armatora, mające zapewnić bezpieczne i skuteczne wyegzekwowanie przeprowadzanych na jednostce przeglądów i pomiarów grubości. Podczas tego spotkania uczestnicy powinni uzgodnić sposoby komunikacji określające:

- regularne raportowanie wyników przeprowadzanych pomiarów grubości,
- niezwłoczne powiadamianie inspektora PRS o następujących obserwacjach:
 - nadmierna i/lub rozległa korozja lub korozja wżerowa/rowkowa,
 - uszkodzenia konstrukcji, takie jak wyboczenia, złamania lub deformacje,
 - oderwania i/lub perforacje konstrukcji,
 - korozja połączeń spawanych.

W przypadku kiedy pomiary grubości wykonywane są w związku z przeglądem pośrednim lub przeglądem dla odnowienia klasy, udokumentowane zapisy gdzie, kiedy i kto uczestniczył w spotkaniu planującym przegląd muszą być przechowywane.

5.1.3.2 Inspektor PRS po wykonaniu ogólnych oględzin reprezentatywnych przestrzeni na jednostce zobowiązany jest określić ostateczny zakres i lokalizację rejonów poddawanych pomiarom grubości. W przypadku gdy armator zamierza rozpocząć wykonywanie pomiarów grubości przed wykonaniem oględzin ogólnych, inspektor zobowiązany jest poinformować go, że planowany zakres i lokalizacja rejonów poddawanych pomiarom grubości zostaną potwierdzone podczas przeprowadzania przez niego oględzin ogólnych. W zależności od ich wyniku inspektor może wymagać przeprowadzenia dodatkowych pomiarów grubości. Inspektor zobowiązany jest kierować wykonywaniem pomiarów grubości poprzez wybranie takich lokalizacji, których pomiarzenie umożliwi ocenę średniego stanu konstrukcji w danym rejonie. Pomiary grubości wykonywane głównie dla potrzeb określenia zakresu występowania korozji, która może mieć wpływ na wytrzymałość ogólną kadłuba, powinny być wykonywane systematycznie i obejmować wszystkie wzdłużne elementy konstrukcyjne, których pomiary są wymagane przez odpowiednie *Przepisy*. W miejscach, gdzie pomiary grubości wskazują na występowanie znacznej korozji lub zużycia większego niż dopuszczalne, inspektor zobowiązany jest wyznaczyć miejsca dodatkowych pomiarów grubości w celu określenia rejonów nadmiernie skorodowanych oraz w celu zidentyfikowania elementów konstrukcyjnych wymagających naprawy lub wymiany.

5.1.3.3 Po zakończeniu pomiarów grubości inspektor zobowiązany jest potwierdzić, że nie są wymagane dalsze pomiary lub określić zakres takich pomiarów, jeżeli będą wymagane. Jeżeli, po rozpatrzeniu, w przypadkach dozwolonych *Przepisami* został zmniejszony zakres wykonanych pomiarów grubości, fakt ten powinien być odnotowany przez inspektora. Jeżeli pomiary grubości zostały wykonane częściowo, to zakres pomiarów pozostałych do wykonania musi być odnotowany celem wykorzystania przez następnego inspektora.

5.1.3.4 Podczas każdego rodzaju przeglądu, np. dla odnowienia klasy, pośredniego, rocznego lub innego o zakresie jak podano dalej, pomiary grubości konstrukcji w rejonach podlegających oględzinom szczegółowym powinny być wykonane równocześnie z oględzinami szczegółowymi.

5.1.3.5 Do przeglądu pośredniego nie można zaliczyć tych pomiarów grubości i przeglądów przestrzeni, które zostały już uprzednio zaliczone do przeglądu dla odnowienia klasy, tak jak i odwrotnie – nie można do przeglądu dla odnowienia klasy zaliczyć tych pomiarów grubości i przeglądów przestrzeni, które zostały już uprzednio zaliczone do przeglądu pośredniego.

5.2 Terminy przeglądów okresowych

5.2.1 Przegląd roczny

Przegląd roczny przeprowadzany jest nie wcześniej niż 3 miesiące przed i nie później niż 3 miesiące po upływie każdego okresu rocznego, licząc od daty nadania lub odnowienia klasy.

5.2.2 Przegląd pośredni

Przegląd pośredni przeprowadzany jest w całości podczas drugiego lub trzeciego przeglądu rocznego lub też dodatkowe czynności różniące przegląd pośredni od rocznego są wykonywane sukcesywnie w okresie od rozpoczęcia drugiego do zakończenia trzeciego przeglądu rocznego.

5.2.3 Przegląd dla odnowienia klasy

- .1** Przeglądy dla odnowienia klasy należy przeprowadzać w okresach nieprzekraczających 5 lat. Jednak w szczególnych okolicznościach, na podstawie zgody udzielonej przez PRS, klasa zachowuje ważność do 3 miesięcy po upływie 5 lat – patrz 6.1.3.1.
- .2** Niezależnie od wymagań określonych w 5.2.3.1, w przypadku gdy przegląd dla odnowienia klasy zostanie zakończony w okresie do 3 miesięcy przed datą lub do 3 miesięcy po dacie upływu ważności klasy, ważność nowego *Świadectwa klasy* wyznacza się na okres 5 lat, poczynając od daty upływu ważności poprzedniego *Świadectwa klasy*. W przypadku zakończenia przeglądu wcześniej niż 3 miesiące przed datą upływu ważności klasy, nowy okres ważności klasy liczy się od daty zakończenia przeglądu. W przypadku gdy statek jest wyłączony z eksploatacji lub nie był eksploatowany przez znaczny okres czasu z powodu znacznych napraw lub przebudowy i armator wybierze opcję wykonania tylko zaległych przeglądów, termin następnego odnowienia klasy jest liczony od daty ostatniego odnowienia klasy. Jeżeli armator wybierze opcję wykonania przeglądu jak dla następnego odnowienia klasy, to kolejny cykl klasyfikacyjny jest liczony od daty zakończenia tego przeglądu.
- .3** Przegląd dla odnowienia klasy może być rozpoczęty w trakcie czwartego przeglądu rocznego i kontynuowany w taki sposób, aby zakończył się przed upływem 5 lat od daty rozpoczęcia danego okresu ważności klasy.

Jeżeli przegląd dla odnowienia klasy rozpoczął się przed czwartym przeglądem rocznym, to całkowity przegląd powinien zakończyć się w ciągu 15 miesięcy. Nowy okres ważności klasy liczy się od daty zakończenia przeglądu.

5.2.4 Przegląd podwodnej części kadłuba

- .1 Przegląd podwodnej części kadłuba należy przeprowadzać co roku, w czasie przeglądu okresowego.
- .2 Przegląd podwodnej części kadłuba w czasie przeglądu dla odnowienia klasy należy przeprowadzać na doku.
- .3 Jeżeli przegląd części podwodnej nie jest zaliczany do odnowienia klasy, to przegląd części podwodnej kadłuba przeprowadzony przez nurka może być zaakceptowany po spełnieniu wymagań określonych w 5.5.3.4 lub 5.5.3.5.
- .4 Doraźny przegląd podwodnej części kadłuba może być wymagany w przypadku wejścia jednostki na mieliznę.
- .5 Armator zobowiązany jest zawiadomić PRS o każdym zamierzonym dokowaniu jednostki, umożliwiającym przeprowadzenie oględzin podwodnej części kadłuba.

5.2.5 Przegląd pędników

W przypadku gdy statek jest wyposażony w pędniki (np. azymutalne, Voith-Schneider, strugowodne), to takie pędniki, w przypadku gdy służą do napędu głównego, podlegają przeglądom w odstępach nieprzekraczających 5 lat. PRS może zdecydować o innej częstotliwości przeglądów, po analizie wytycznych producenta. Zakres przeglądu również powinien być zgodny z wytycznymi producenta.

5.3 Zakresy okresowych przeglądów rocznych i pośrednich

5.3.1 Przegląd roczny kadłuba i jego wyposażenia

Zakres przeglądu kadłuba i jego wyposażenia obejmuje niżej wymienione czynności:

5.3.1.1 Sprawdzenie:

- aktualności dokumentów klasyfikacyjnych i konwencyjnych oraz zapisów w dokumentach jednostki dotyczących przeglądów i konserwacji zbiorników oraz przestrzeni, a także urządzeń i wyposażenia kadłubowego, przeprowadzonych przez armatora. W przypadku braku zapisów, PRS zastrzega sobie prawo rozszerzenia przeglądu poza zakres przeglądu rocznego,
- ważności informacji o stateczności i, jeżeli jest wymagana, informacji o niezatapialności,
- sprawdzenie, czy od ostatniego przeglądu nie zamontowano na jednostce żadnego wyposażenia zawierającego azbest.

5.3.1.2 Oględziny ogólne:

- poszycia nadwodnej części kadłuba i pokładów otwartych łącznie z oznakowaniem zewnętrznym (znaki wolnej burty, znaki zanurzenia, numer identyfikacyjny jednostki, oznakowanie pól promieniowania elektromagnetycznego),
- grodzi kolizyjnej,
- innych grodzi wodoszczelnych, jeżeli są dostępne w czasie przeglądu,
- zbiorników balastowych w przypadkach wynikających z postanowień podpunktów .4 i .5 punktu 5.3.2.4 lub z postanowień punktu 5.4.1.1.
- nadburcia, barier i furt odwadniających,
- nadbudów,
- zrębnic lukowych i kolumn dźwigów z usztywnieniami, jeżeli występują,
- otworów i włazów na pokładach otwartych,
- drzwi zewnętrznych, drzwi burtowych, iluminatorów i świetlików,
- zrębnic wentylatorów,
- głowic rurociągów (rur) odpowietrzających, zamknięć rurociągów (rur) pomiarowych i przyjmowania paliwa,

- zamknięć wlotów i wylotów kanałów wentylacyjnych w ścianach nadbudów,
- przejść komunikacyjnych i ewakuacyjnych.

W przypadku zainstalowania stalowych pokryw lukowych sterowanych mechanicznie należy sprawdzić:

- pokrywy lukowe, elementy uszczelniające połączenia wzdłużne, poprzeczne oraz pośrednie (uszczelki, krawędzie uszczelniające, płaskowniki dociskowe, kanały ściekowe),
- kłamry, płaskowniki zamknięć oporowych, kliny, zaciski,
- krążki łańcuchowe lub linowe, prowadnice, szyny i koła jezdne,
- stopery itp.,
- liny, łańcuchy, bębny linowe i głowice łańcuchowe, ściągi,
- system hydraulicznego zamykania i zabezpieczania,
- urządzenia zabezpieczające i blokujące.

5.3.1.3 Oględziny szczegółowe:

- rejonów podejrzanych, jeżeli zostały określone w czasie przeglądu dla odnowienia klasy.

5.3.1.4 Pomiary grubości:

- poszycia nadwodnej części kadłuba, pokładów, zrębnic luków, zamknięć luków ładunkowych w rejonach, w których w czasie przeglądu zostało stwierdzone występowanie znacznej korozji,
- konstrukcji kadłuba w rejonach o znacznej korozji, określonych podczas poprzednich przeglądów,
- zbiorników balastowych, jeśli inspektor PRS uzna to za konieczne, w przypadkach wynikających z 5.3.1.3.

5.3.1.5 Próby działania:

- furt ładunkowych, dziobowych, rufowych i burtowych oraz ramp,
- drzwi grodziowych,
- urządzenia sterowego głównego i rezerwowego,
- urządzenia kotwicznego (próby wciągarki mogą być przeprowadzane w warunkach portowych),
- urządzenia cumownicze.

W przypadku pokryw lukowych sterowanych mechanicznie należy wyrywkowo sprawdzić ich działanie z uwzględnieniem:

- składowania i zabezpieczania w pozycji otwartej,
- właściwego przylegania i skuteczności uszczelnień w pozycji zamkniętej,
- próby działania elementów systemu hydraulicznego i napędu, lin, łańcuchów i cięgieł z zaczepami.

5.3.2 Przegląd pośredni kadłuba i jego wyposażenia

Przegląd pośredni kadłuba obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba na zasadach określonych w 5.2.4, czynności określone dla przeglądu rocznego, a ponadto wymienione w 5.3.2.1 do 5.3.2.5.

5.3.2.1 Oględziny ogólne wybranych przestrzeni ładunkowych, wskazanych przez PRS, a w nich: dna wewnętrznego, grodzi, poszycia, pokładów, międzypokładów, wiązań, rurociągów w ładowniach, przejść przez grodzie wodoszczelne.

5.3.2.2 Oględziny ogólne pomieszczeń siłowni oraz szybów tych pomieszczeń wraz z zamknięciami.

5.3.2.3 Oględziny ogólne zamocowań do poszycia armatury dennej i burtowej.

5.3.2.4 Oględziny ogólne zbiorników balastowych:

- .1 Na jednostkach mających więcej niż 5 lat, a nie więcej niż 10 lat, oględzinom podlegają zbiorniki reprezentatywne dla danego typu, wskazane przez PRS.

Jeżeli w zbiornikach stwierdzono zły stan powłok ochronnych lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub półtwarde, lub jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to oględziny należy rozszerzyć na inne zbiorniki tego typu.

- .2 Na statkach mających więcej niż 10 lat oględzinom podlegają wszystkie zbiorniki balastowe.
- .3 Jeżeli w czasie przeglądu nie stwierdzono uszkodzeń konstrukcji, to oględziny mogą być ograniczone do sprawdzenia, czy system zapobiegania korozji pozostaje efektywny.
- .4 Jeżeli w zbiornikach innych niż zbiorniki dna podwójnego stwierdzono zły stan powłok ochronnych twardych i nie zostały one odnowione lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub półtwarde oraz jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to w celu utrzymania klasy zbiorniki te należy poddać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego.
- .5 Jeżeli w zbiornikach balastowych dna podwójnego stwierdzono stan powłok ochronnych jak w podpunkcie .4 lub jeżeli powłoki nie były zastosowane od czasu budowy, to utrzymanie klasy może być uwarunkowane dokonaniem oględzin wewnętrznych tych zbiorników podczas każdego następnego przeglądu rocznego.

5.3.3 Przegląd roczny urządzeń maszynowych

Zakres przeglądu urządzeń maszynowych obejmuje niżej wymienione czynności:

5.3.3.1 Sprawdzenie dokumentów klasyfikacyjnych oraz zapisów w dokumentach jednostki dotyczących wykonanych przez armatora przeglądów i konserwacji urządzeń oraz wyposażenia. W przypadku braku zapisów PRS zastrzega sobie prawo rozszerzenia przeglądu poza zakres przeglądu rocznego.

5.3.3.2 Urządzenia, mechanizmy i instalacje siłowni

- .1 Główny silnik spalinowy:
 - oględziny zewnętrzne urządzeń zabezpieczających skrzynię korbową SG,
 - oględziny zewnętrzne osłon wysokociśnieniowych rurociągów paliwowych na SG oraz sprawdzenie działania sygnalizacji alarmowej wycieku paliwa z uszkodzonego rurociągu,
 - próby działania zabezpieczeń SG,
 - próby urządzeń manewrowych i rozruchowych, łącznie z próbą przywrócenia pracy napędu głównego po awarii jednego z ważnych mechanizmów oraz uruchomienia ze stanu bezenergetycznego przy pomocy urządzeń znajdujących się na jednostce,
- .2 Turbina główna:
 - próby działania zaworów manewrowych biegu naprzód i wstecz, zaworów szybko zamykających oraz serwomotorów i regulatorów obrotów (próby regulatora mogą być przeprowadzane przez symulację),
 - sprawdzenie działania wskaźnika luzu poosiowego w łożysku oporowym turbiny,
 - sprawdzenie działania wskaźnika temperatury łożysk nośnych turbiny.
- .3 Główny napęd elektryczny:
 - próby działania prądnic i silników napędu głównego, sprzęgieł elektrycznych, rozdzielnic, pulpitów kontrolnych i sterowniczych,
 - sprawdzenie sygnalizacji przekroczenia dopuszczalnej temperatury w prądnicach i silnikach elektrycznego napędu głównego.

- .4 Silniki napędowe prądnic wraz z ich zabezpieczeniami – próby działania. Dodatkowo, w przypadku silników spalinowych, oględziny zewnętrzne osłon wysokociśnieniowych rurociągów paliwowych oraz sprawdzenie działania sygnalizacji alarmowej wycieku paliwa z uszkodzonego rurociągu. Wymóg ten dotyczy także silników spalinowych napędzających inne mechanizmy i urządzenia.
- .5 Pompy z niezależnym napędem wody chłodzącej, ogólnego użytku, balastowe, pożarnicze, paliwa, oleju smarowego – próby działania.
- .6 Instalacja zęzowa z sygnalizacją wysokiego poziomu zęz – próby działania instalacji w siłowni i dodatkowo instalacji w ładowniach, w tunelach przenośników i w komorach łańcuchów kotwicznych.
- .7 Instalacja sprężonego powietrza łącznie ze sprężarkami i zaworami bezpieczeństwa – próby działania. Zbiorniki sprężonego powietrza – oględziny zewnętrzne.
- .8 Urządzenia zdalnego zamykania zaworów na zbiornikach paliwa i oleju – próby działania.
- .9 Instalacja wentylacyjna siłowni, pomieszczeń i ładowni, jeżeli jest wymagana – próby działania.
- .10 Instalacje ochrony środowiska morskiego – oględziny zewnętrzne rurociągów i próby urządzeń.
- .11 Próba działania urządzenia przesterowania skrzydeł nastawnej śruby napędowej, jeżeli jest zainstalowana.
- .12 Sprawdzenie izolacji powierzchni o temperaturze przekraczającej 220 °C, na które może wytrysnąć strumień z uszkodzonego rurociągu paliwowego.
- .13 Sprawdzenie, czy rurociągi paliwowe mają osłony lub zastosowano inny odpowiedni sposób zapobieżenia przeciekowi lub rozpyleniu z nich paliwa na potencjalne źródła zapłonu.

5.3.3.3 Ochrona przeciwpożarowa

Przegląd roczny ochrony przeciwpożarowej obejmuje co najmniej niżej wymienione czynności:

- .1 Dokumentacja ochrony przeciwpożarowej:
 - sprawdzenie, czy na jednostce znajdują się: *Plan ochrony przeciwpożarowej, Plan utrzymania i konserwacji urządzeń ochrony przeciwpożarowej, Podręcznik szkoleń pożarowych, Książka bezpieczeństwa pożarowego.*
- .2 Instalacje gaśnicze wodne: wodnohydrantowa, tryskaczowa, zraszająca/na mgłę wodną i kurtyn wodnych:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próba działania instalacji wodnohydrantowej;
 - próba działania elementów pozostałych instalacji;
 - symulacja działania pozostałych instalacji.
- .3 Instalacje gaśnicze gazowe: na dwutlenek węgla, halonowa, aerozolowa i inne gazowe instalacje gaśnicze:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próby działania elementów instalacji;
 - sprawdzenie ilości czynnika gaśniczego;
 - symulacja działania instalacji.
- .4 Instalacja pianowa:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próba działania elementów instalacji;
 - sprawdzenie ilości i jakości środka pianotwórczego;
 - symulacja działania instalacji.
- .5 Instalacja proszkowa:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próba ciśnieniowa elementów instalacji;

- próba działania elementów instalacji;
- sprawdzenie ilości i jakości proszku;
- symulacja działania instalacji.
- .6** Instalacja gazu obojętnego (na zbiornikowcach olejowych i gazowcach):
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji
 - próba działania elementów instalacji
- .7** Instalacja wykrywania i sygnalizacji pożaru:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próba działania elementów instalacji;
 - symulacja działania instalacji.
- .8** Systemy wykrywania gazu węglowodorowego:
 - oględziny zewnętrzne elementów systemu;
 - próba działania elementów systemu.
- .9** Systemy wentylacji, kłapy przeciwpożarowe:
 - oględziny systemów i klap;
 - próba działania zdalnego wyłączania wentylatorów i zamykania klap przeciwpożarowych;
- .10** Instalacje z gazami technicznymi do spawania (tlenem lub acetylenem):
 - oględziny pomieszczenia do przechowywania butli;
 - oględziny i próba działania elementów instalacji;
 - próba działania wentylacji w warsztacie spawalniczym.
- .11** Instalacje gazu płynnego do celów gospodarczych:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji;
 - próba działania elementów instalacji;
 - próba działania wentylacji pomieszczeń z odbiornikami gazu.
- .12** Drzwi pożarowe:
 - próba działania zdalnego i lokalnego zamykania drzwi pożarowych;
 - próba działania sygnalizacji zamknięcia drzwi pożarowych.
- .13** Przegrody i konstrukcje przeciwpożarowe:
 - oględziny zewnętrzne konstrukcji i przegród przeciwpożarowych.
- .14** Drogi ewakuacji:
 - oględziny wewnętrznych i zewnętrznych dróg ewakuacji do miejsc wsiadania do łodzi i tratw ratunkowych;
 - sprawdzenie oznakowania i oświetlenia dróg ewakuacji, wyjść awaryjnych i miejsc zbiórki.
- .15** System oświetlenia dolnego dróg ewakuacji (na statkach pasażerskich):
 - oględziny zewnętrzne fotoluminescencyjnych taśm świecących/innych elementów świetlnych oraz znaków na drogach ewakuacji prowadzących do miejsc zbiórki.
- .16** Aparaty oddechowe i ucieczkowe aparaty oddechowe (EEBD):
 - sprawdzenie ważności przeglądu aparatów i ważności badania powietrza w butlach oddechowych, wymaganego co 2 lata;
 - sprawdzenie stanu masek aparatów oddechowych i zaworów regulacji powietrza;
 - próba działania instalacji (ze sprężarką) do ładowania butli sprężonego powietrza.
- .17** Gaśnice przenośne i przewoźne, przenośne zestawy pianowe:
 - sprawdzenie ważności przeglądu przez uznaną stację serwisową;
 - sprawdzenie stanu technicznego wybranych gaśnic.

Szczegółowe wytyczne dotyczące przeglądów rocznych systemów ochrony przeciwpożarowej podane są w *Publikacji 29/1 – Wytyczne dotyczące przeglądów okresowych instalacji i urządzeń stosowanych w ochronie przeciwpożarowej na statkach.*

5.3.3.4 Urządzenia elektryczne i układy automatyki

- .1 Próby podstawowych źródeł energii elektrycznej:
 - próba obciążenia,
 - próba pracy równoległej łącznie z próbą zabezpieczeń kierunkowych.
- .2 Zabezpieczenie prądnic przed przeciążeniami i zwarciami – sprawdzenie nastaw.
- .3 Awaryjne źródła energii elektrycznej:
 - próba uruchamiania i działania awaryjnego zespołu prądotwórczego, łącznie z próbą rezerwowego uruchamiania,
 - próba akumulatorów awaryjnych.
- .4 Urządzenia rozdzielcze: rozdzielnica główna i awaryjna, rozdzielnica latarni sygnałowo-pozycyjnych, rozdzielnica ładowania akumulatorów wraz z wentylacją akumulatorni, pulpity sterowania i kontroli, przyłącze zasilania ze źródła zewnętrznego, rozdzielnice grupowe i końcowe – oględziny zewnętrzne i próby.
- .5 Urządzenia do przetwarzania energii elektrycznej przeznaczonej do zasilania urządzeń o ważnym przeznaczeniu – próby.
- .6 Napędy elektrycznych ważnych urządzeń wraz z ich urządzeniami kontrolno-sterowniczymi: pomp, sprężarek powietrza, wciągarek kotwicznych, holowniczych i cumowniczych, urządzenia sterowego, wentylatorów, drzwi wodoszczelnych – próby działania.
- .7 Instalacje oświetleniowe pomieszczeń i miejsc ważnych dla bezpieczeństwa i ruchu jednostki oraz znajdujących się na nim osób:
 - oświetlenie podstawowe – oględziny zewnętrzne,
 - oświetlenie awaryjne – oględziny zewnętrzne i próby.
- .8 Próby działania łączności wewnętrznej i sygnalizacji:
 - elektryczny telegraf maszynowy,
 - służbowa łączność wewnętrzna,
 - sygnalizacja alarmu ogólnego.
- .9 Oględziny zewnętrzne urządzeń o napięciu powyżej 1000 V.
- .10 Oględziny zewnętrzne urządzeń elektrycznych w pomieszczeniach i przestrzeniach zagrożonych wybuchem.
- .11 Próby działania układu zdalnego sterowania napędem głównym.
- .12 Próby działania układu bezpieczeństwa napędu głównego.
- .13 Próby działania układu automatycznego sterowania zespołów prądotwórczych.
- .14 Próby działania układu bezpieczeństwa silników napędowych zespołów prądotwórczych.
- .15 Próby działania układów automatyki pomp i sprężarek powietrza łącznie z układami bezpieczeństwa.
- .16 Próby działania układów zdalnego lub automatycznego sterowania instalacją zęzową łącznie z próbą sygnalizacji wysokiego poziomu zęz.
- .17 Próby działania układu alarmowego siłowni łącznie z próbą sygnalizacji w pomieszczeniach mechaników.
- .18 Oględziny zewnętrzne torów kablowych.
- .19 Pomiar stanu izolacji sieci elektrycznej i wyposażenia elektrycznego, jeżeli inspektor uzna za stosowne.

5.3.3.5 Jeżeli w czasie przeglądu instalacji inspektor uzna za niezbędne, to należy wykonać pomiary grubości ścianek rurociągów lub próby hydrauliczne.

5.3.4 Przegląd pośredni urządzeń maszynowych

5.3.4.1 Przegląd pośredni obejmuje czynności określone jak dla przeglądu rocznego.

5.4 Zakresy przeglądów okresowych dla odnowienia klasy

5.4.1 Przegląd kadłuba dla I odnowienia klasy (wiek jednostki ≤ 5 lat)

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla I odnowienia klasy obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba w stanie wynurzonym (patrz 5.5.1 i 5.5.2), czynności określone w 5.3.1 i 5.3.2, a ponadto czynności wymienione poniżej.

5.4.1.1 Oględziny ogólne:

- .1 wszystkie przestrzenie ładunkowe,
- .2 pomieszczenia siłowni,
- .3 pomieszczenia dna wewnętrznego (jeżeli występują),
- .4 poszycia burt,
- .5 grodzie,
- .6 przejścia przez grodzie wodoszczelne,
- .7 pokłady i międzypokłady (jeżeli występują),
- .8 zamknięcia luków międzypokładów (jeżeli występują),
- .9 rurociągi,
- .10 studzienki zęzowe,
- .11 zęzy w ładowniach i pomieszczeniach siłowni oraz w przedziałach ochronnych,
- .12 fundamenty silników głównych, zespołów prądotwórczych, mechanizmów pomocniczych i kotłów,
- .13 maszty, ich zamocowania i olinowanie stałe,
- .14 kotwice, łańcuchy kotwiczne, zwalniaki i stopery,
- .15 pachoty, liny holownicze i cumownicze,
- .16 zbiorniki:
 - skrajnik dziobowy i rufowy,
 - komory łańcuchów kotwicznych,
 - wszystkie zbiorniki balastowe,
 - koferdamy i tunele.

Jeżeli w czasie przeglądu nie stwierdzono uszkodzeń konstrukcji, to oględziny mogą być ograniczone do sprawdzenia, czy system zapobiegania korozji pozostaje efektywny.

Jeżeli w zbiornikach balastowych, innych niż zbiorniki dna podwójnego, stwierdzono zły stan powłok ochronnych twardych i nie zostały one odnowione lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub półtwarde oraz jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to zbiorniki te należy poddać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego. Należy wykonać pomiary grubości, jeżeli będzie to wymagane przez inspektora PRS.

Jeżeli w zbiornikach balastowych dna podwójnego stwierdzono stan powłok ochronnych jak powyżej lub jeżeli powłoki nie były zastosowane od czasu budowy, to zbiorniki te można poddawać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego.

5.4.1.2 Oględziny wewnętrzne czterech automatycznych głowic odpowietrzających (odpowietrzników), ze wskazaniem na głowice odpowietrzające zbiorniki burtowe, usytuowanych na pokładach otwartych, wskazanych przez inspektora PRS:

- dwóch głowic (jedna po LB i jedna po PB) – w obrębie dziobowego 0,25L,
- dwóch głowic (jedna po LB i jedna po PB) – poza obrębem dziobowego 0,25 L.

Zaleca się, aby były to głowice odpowietrzające zbiorniki balastowe.

W zależności od wyników tych oględzin, inspektor PRS może zwiększyć zakres oględzin o pozostałe głowice odpowietrzające, umiejscowione na pokładach otwartych. Wymaganie to nie dotyczy statków pasażerskich.

5.4.1.3 Oględziny szczegółowe:

- .1 pokrywy lukowe (poszycie i usztywnienia),
- .2 zrębnice lukowe (poszycie i usztywnienia),
- .3 rejony podejrzone.

5.4.1.4 Próby działania:

- .1 sprawdzenie poprawności pracy i szczelności zamknięć włazów na pokładach otwartych, drzwi zewnętrznych i burtowych, iluminatorów i świetlików,
- .2 sprawdzenie skuteczności uszczelnień wszystkich pokryw lukowych przez polewanie strumieniem wody pod ciśnieniem lub równoważną metodą,
- .3 sprawdzenie działania wszystkich pokryw lukowych sterowanych mechanicznie z uwzględnieniem:
 - ich otwarcia i zabezpieczenia w takiej pozycji,
 - właściwego przylegania i skuteczności uszczelnień w pozycji zamkniętej,
 - próby działania elementów systemu hydraulicznego oraz napędu, lin, łańcuchów i cięgieł z zaczepami.

5.4.1.5 Poszycie zbiorników dna podwójnego, zbiorników głębokich, zbiorników balastowych, skrajników i innych zbiorników, włącznie z ładowniami przystosowanymi do balastowania wodą morską (tzn. poszycie wszystkich zbiorników będących częścią konstrukcji kadłuba), powinno być poddane próbie poprzez zalanie tych zbiorników cieczą do wysokości krawędzi przelewu w rurociągu odpowietrzającym lub pod górną krawędź zrębnicy luku ładowni balastowej. Poszycie zbiorników paliwa, oleju smarnego i wody słodkiej powinno być poddane próbie polegającej na zapełnieniu tych zbiorników płynem do najwyższego poziomu mogącego wystąpić w trakcie eksploatacji jednostki. Inspektor PRS może odstąpić od wykonania prób zbiorników paliwa, oleju smarnego i wody słodkiej na podstawie pozytywnego wyniku oględzin poszycia tych zbiorników i po uzyskaniu potwierdzenia kapitana, że wynik prób przeprowadzonych według powyższych wymagań jest pozytywny.

5.4.1.6 Pomiary grubości poszycia i usztywnień zrębnic lukowych oraz zamknięć luków (stalowych pontonów lub pokryw lukowych), usytuowanych na pokładach otwartych należy wykonać jeżeli inspektor PRS uzna te pomiary za konieczne. Należy wykonać pomiary grubości rejonów znacznej korozji zidentyfikowanych podczas poprzednich przeglądów. Zakres pomiarów grubości może być rozszerzony jeżeli inspektor PRS uzna je za konieczne.

Jeżeli pomiary grubości wykażą znaczną korozję, zakres wymaganych pomiarów powinien być zwiększony w stopniu pozwalającym na określenie obszaru jej występowania. Jeżeli zajdzie konieczność dokonania takich pomiarów, to należy wykonać 5 pomiarów na każdy 1 m² płyty poszycia i po 3 pomiary na każdym środniku i mocniku usztywnienia. Bez wykonania takich pomiarów grubości przegląd nie może być zaliczony.

5.4.2 Przegląd kadłuba dla II odnowienia klasy jednostki (5 lat < wiek jednostki ≤ 10 lat)

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla II odnowienia klasy jednostki obejmuje czynności dla przeglądu dla I odnowienia klasy jednostki, określone w 5.4.1, a ponadto czynności wymienione poniżej.

5.4.2.1 Oględziny ogólne:

- .1 jeden zbiornik paliwa wskazany przez inspektora PRS,
- .2 jeden zbiornik wody słodkiej wskazany przez inspektora PRS.

5.4.2.2 Oględziny wewnętrzne automatycznych głowic odpowietrzających (odpowietrzników) usytuowanych na pokładach otwartych:

– wszystkich głowic w obrębie dziobowego 0,25 *L*, oraz
– co najmniej 20% głowic usytuowanych poza obrębem dziobowego 0,25 *L*,
wskazanych przez inspektora PRS ze wskazaniem na głowice odpowierające zbiorniki balastowe.

W zależności od wyników tych oględzin, inspektor może rozszerzyć zakres oględzin na pozostałe głowice.

5.4.2.3 Pomiary grubości:

- .1 elementy konstrukcyjne kadłuba w rejonach podejrzanych,
- .2 jeden poprzeczny pas poszycia pokładu w obrębie 0,5 *L*,
- .3 ogniwa łańcucha kotwicznego.

5.4.3 Przegląd kadłuba dla III odnowienia klasy jednostki (10 lat < wiek jednostki ≤ 15 lat)

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla III odnowienia klasy jednostki obejmuje czynności jak przy przeglądzie dla II odnowienia klasy jednostki, określone w 5.4.2, a ponadto czynności wymienione poniżej.

5.4.3.1 Oględziny ogólne:

- .1 wszystkie zbiorniki wody słodkiej;
- .2 wszystkie zbiorniki ścieków i odpadów stanowiące konstrukcję kadłuba.

5.4.3.2 Oględziny wewnętrzne wszystkich automatycznych głowic rur odpowierających zlokalizowanych na pokładach otwartych. Zwolnienie z wymogu może być rozważone dla głowic wymienionych na nowe w ciągu ostatnich pięciu lat.

Wymóg nie dotyczy statków pasażerskich.

5.4.3.3 Pomiary grubości:

- .1 płyty i usztywnienia pokryw lukowych i zrębnic;
- .2 usztywnienia w skrajniku dziobowym i rufowym;
- .3 jeden przekrój poprzeczny w obrębie 0,5 *L* w rejonie śródkręca (w miejsce wymagania podanego w p. 5.4.2.3.2).

5.4.4 Przegląd kadłuba dla IV odnowienia klasy jednostki i następnych (wiek jednostki > 15 lat)

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla IV odnowienia klasy jednostki i następnych obejmuje czynności dla III przeglądu dla odnowienia klasy jednostki, określone w 5.4.3, a ponadto czynności wymienione poniżej.

5.4.4.1 Oględziny ogólne:

- .1 połowa zbiorników paliwa wskazanych przez inspektora PRS, ale co najmniej dwa;
- .2 zbiornik oleju smarowego wskazany przez inspektora PRS.

5.4.4.2 Pomiary grubości:

- .1 wszystkie płyty odkrytego pokładu głównego na całej długości;
- .2 reprezentatywne płyty odkrytego poszycia pokładu nadbudów (pokładu rufówki, mostka i dziobówki);
- .3 najniższy pas poszycia wszystkich grodzi poprzecznych wraz z usztywnieniami;
- .4 najniższy pas poszycia wraz z usztywnieniami w rejonie każdego międzypokładu – dotyczy to każdej grodzi poprzecznej w przestrzeni ładunkowej;
- .5 wszystkie płyty pasa zmiennego zanurzenia;

- .6 wszystkie płyty stępki na całej ich długości. Ponadto płyty poszycia dennego w rejonach koferdamów, przedziałów maszynowych oraz rufowych części zbiorników;
- .7 płyty poszycia skrzyń kingstonowych oraz płyty poszycia dennego w rejonie otworów w dnie wskazane przez inspektora PRS;
- .8 co najmniej jeszcze jeden przekrój poprzeczny w obrębie 0,5 L w rejonie śródkręcia.

5.4.5 Przegląd urządzeń maszynowych dla odnowienia klasy jednostki

Przegląd urządzeń maszynowych dla odnowienia klasy jednostki obejmuje czynności określone dla przeglądu rocznego, a ponadto czynności wymienione w punktach 5.4.5.1, 5.4.5.2 i 5.4.5.3.

5.4.5.1 Oględziny, pomiary i próby urządzeń wymagane są w zakresie niezbędnym do prawidłowej oceny ich stanu technicznego.

- .1 Główny silnik spalinowy:
 - oględziny szczegółowe elementów ważnych dla prawidłowej pracy silnika,
 - oględziny szczegółowe mechanizmów i urządzeń zawieszonych na silniku oraz osprzętu silnika,
 - próby zaworów bezpieczeństwa na głowicach silników,
 - oględziny szczegółowe turbodoładowarek,
 - oględziny szczegółowe tłumika drgań skrętnych oraz kontrola przestrzegania wymagań producenta dotyczących eksploatacji tłumika,
 - sprawdzenie naciągu łańcucha napędzającego wał rozrządu,
 - sprawdzenie naciągu ściąągów zgodnie z instrukcją fabryczną,
 - pomiar sprężynowania wału korbowego,
 - sprawdzenie zamocowania silnika do fundamentu.
- .2 Główne i pomocnicze turbiny parowe:
 - oględziny szczegółowe elementów turbiny,
 - sprawdzenie zamocowania turbiny do fundamentu,
 - próby działania urządzeń maszynowych – zawory manewrowe biegu naprzód i wstecz, zawór szybko zamykający i serwomotory oraz regulator obrotów,
 - próba hydrauliczna zaworów manewrowych – co 10 lat.

Jeżeli turbiny parowe są typu, który sprawdził się w praktyce jako niezawodny oraz są wyposażone w uznanego typu wskaźniki położenia wirnika i wskaźniki drgań oraz w urządzenia pomiarowe wzdłuż linii przepływu pary, to PRS może ograniczyć zakres przeglądu dla I odnowienia klasy do zbadania łożysk wirnika, łożysk oporowych i sprzęgieł elastycznych, pod warunkiem że inspektor na podstawie zapisów w *Dzienniku maszynowym* i prób po przeglądzie uzna pracę turbiny i jej stan techniczny za zadowalające. Takie ograniczenie zakresu przeglądu nie ma zastosowania do następnych przeglądów dla odnowienia klasy.

Przesunięcie terminu otwarcia korpusu turbiny może jednak mieć miejsce na podstawie technicznie uzasadnionego wniosku armatora i w oparciu o dokumentację techniczno-ruchową turbiny, opracowaną przez jej producenta.

- .3 Główny napęd elektryczny:
 - sprawdzenie układu chłodzenia silnika elektrycznego i sygnalizacji o zatrzymaniu wentylatorów (układ podstawowy, układ rezerwowy).
- .4 Przekładnie:

Oględziny wewnętrzne (w stanie otwartym) w zakresie wystarczającym do określenia stanu technicznego kół zębatach, wałów, łożysk, łożyska oporowego, sprzęgieł rozłącznych.
- .5 Sprzęgła:
 - poślizgowe – oględziny wewnętrzne połączone z demontażem pokrywy dla oceny sprężystych elementów sprzęgła (sprężyn),

- gumowe – oględziny wewnętrzne po 5 latach od zamontowania sprzęgła lub wymiany wkładu gumowego. W następnych przeglądach dla odnowienia klasy – oględziny wewnętrzne (w stanie rozmontowanym).
- .6** Wał oporowy wraz z łożyskami:
 - oględziny szczegółowe wału i łożyska,
 - pomiar luzu w łożysku oporowym,
 - sprawdzenie zamocowania do fundamentu.
- .7** Wały pośrednie łącznie z łożyskami:
 - oględziny szczegółowe wałów i łożysk,
 - sprawdzenie zamocowania łożysk do fundamentów.
- .8** Wał śrubowy i śruba napędowa – patrz 5.6.
- .9** Oględziny wewnętrzne prądnic i silników napędowych prądnic w stanie rozmontowanym oraz ich próby.
- .10** Oględziny szczegółowe sprężarek powietrza.
- .11** Zbiorniki sprężonego powietrza.

Oględziny wewnętrzne zbiornika, łącznie z oględzinami armatury w stanie otwartym. W przypadku gdy stan techniczny zbiornika nie może być w zadowalającym stopniu określony w oparciu o oględziny wewnętrzne, PRS może wymagać wykonania pomiarów grubości ścianek lub próby hydraulicznej zbiornika. Próba hydrauliczna wymagana jest również po naprawie zbiornika.
- .12** Próby działania następujących pomp z niezależnym napędem: zęzowych, balastowych, ogólnego użytku, wody chłodzącej, paliwowych, oleju smarowego, wody zasilającej i obiegu kotła. W przypadku nieprawidłowości działania należy przeprowadzić oględziny wewnętrzne.
- .13** Próby działania: maszyny sterowej, wciągarek kotwicznych i cumowniczych. W przypadku nieprawidłowego działania należy przeprowadzić ponowną regulację lub oględziny wewnętrzne. W przypadku holowników po naprawie elementów ważnych lub wymianie urządzenia holowniczego wymagane jest przeprowadzenie próby uciążu na palu.
- .14** Instalacje rurociągów:
 - oględziny ogólne rurociągów instalacji zęzowej, przelewowej, odpowietrzającej i rurociągów pomiarowych (rur pomiarowych). Próby szczelności tych rurociągów łącznie z próbami szczelności zbiorników,
 - próby działania instalacji balastowej, wody chłodzącej, parowej, paliwa ciekłego, oleju smarowego, hydraulicznej. W przypadku wątpliwości co do stanu technicznego rurociągów, PRS może wymagać przeprowadzenia prób hydraulicznych lub pomiaru grubości ścianek,
 - próby hydrauliczne rurociągów przechodzących przez zbiorniki paliwa, zbiorniki ładunku ciekłego oraz ładownie,
 - próby hydrauliczne węzownic grzewczych w zbiornikach niepoddawanych oględzinom wewnętrznym. W zbiornikach poddawanych oględzinom – w zależności od stanu technicznego węzownic.
- .15** Kanały wentylacyjne przechodzące przez grodzie wodoszczelne i przegrody pożarowe – oględziny zewnętrzne.
- .16** Zbiorniki niestanowiące części konstrukcji kadłuba – oględziny zewnętrzne i wewnętrzne konstrukcji oraz armatury.
- .17** Wymienniki ciepła:
 - oględziny wewnętrzne,
 - próba hydrauliczna wymagana w zależności od wyników przeglądu i po naprawie.
- .18** Zabezpieczenia kierunkowe, przeciążeniowe i podnapięciowe prądnic – próby działania.
- .19** Podgrzewacze w systemach siłowni – próby działania.

- .20 Kable oraz przejścia kabli przez przegrody wodoszczelne i pożarowe – oględziny szczegółowe.
- .21 Ochrona odgromowa i uziemienia – oględziny szczegółowe.
- .22 Czujniki układów automatyki siłowni – sprawdzenie nastaw.
- .23 Układy regulacji temperatury, ciśnienia oraz lepkości paliwa – próby działania (w przypadku gdy są przeprowadzane próby morskie jednostki).
- .24 Przyrządy pomiarowe i kontrolne – sprawdzeniu podlega:
 - stan przyrządu na podstawie oględzin,
 - prawidłowość wskazań (na kotłach i zbiornikach ciśnieniowych – przy pomocy manometru kontrolnego, a w innych przypadkach przez porównanie wskazań dwóch równoległych przyrządów).
- .25 Próba działania odolejacza i urządzenia filtrującego – sprawdzenie pracy automatycznej i sterowania ręcznego.
- .26 Sprawdzenie sygnalizacji wysokiego poziomu zbiornika retencyjnego wody zęzowej.
- .27 Pomiar rezystancji izolacji sieci i urządzeń elektrycznych.

5.4.5.2 Aby potwierdzić prawidłowe działanie urządzeń napędu głównego i urządzeń pomocniczych należy przeprowadzić próby na uwięzi. W przypadku przeprowadzenia poważnych napraw napędu głównego, urządzeń pomocniczych lub urządzenia sterowego należy rozważyć zasadność przeprowadzenia prób w morzu.

5.4.5.3 Ochrona przeciwpożarowa

Przegląd dla odnowienia klasy w zakresie ochrony przeciwpożarowej obejmuje zakres przeglądu rocznego oraz dodatkowo czynności określone poniżej:

- .1 Instalacje gaśnicze wodne: wodnohydrantowa, tryskaczowa, zraszająca/na mgłę wodną i kurtyn wodnych:
 - oględziny wewnętrzne elementów instalacji;
 - próba hydrauliczna elementów instalacji.
- .2 Instalacje gaśnicze gazowe: na dwutlenek węgla, halonowa, aerozolowa i inne gazowe instalacje gaśnicze:
 - oględziny wewnętrzne elementów instalacji;
 - próba hydrauliczna elementów instalacji.
- .3 Instalacja pianowa:
 - oględziny wewnętrzne elementów instalacji;
 - próba szczelności elementów instalacji.
- .4 Instalacja proszkowa:
 - oględziny wewnętrzne elementów instalacji;
 - próba hydrauliczna elementów instalacji;
 - próba szczelności elementów instalacji.
- .5 Instalacja gazu obojętnego (na zbiornikowcach olejowych i gazowcach):
 - oględziny wewnętrzne instalacji,
 - próba hydrauliczna instalacji.
- .6 Instalacje z gazami technicznymi do spawania (tlenem lub acetylenem):
 - próba hydrauliczna elementów instalacji;
 - przegląd reduktorów ciśnienia gazu.
- .7 Instalacje gazu płynnego do celów gospodarczych:
 - próba hydrauliczna elementów instalacji;
 - przegląd reduktorów ciśnienia gazu.
- .8 System oświetlenia dolnego dróg ewakuacji (na statkach pasażerskich):
 - badanie luminacji systemu oświetlenia dolnego.
- .9 Aparaty oddechowe i ucieczkowe aparaty oddechowe (EEBD):
 - próba hydrauliczna stalowych butli aparatów.

Szczegółowe wytyczne dotyczące przeglądów dla odnowienia klasy systemów ochrony przeciwpożarowej podane są w *Publikacji 29/I – Wytyczne dotyczące przeglądów okresowych instalacji i urządzeń stosowanych w ochronie przeciwpożarowej na statkach*.

5.4.5.4 Dodatkowe wymagania dla statków z silnikami na dwa rodzaje paliwa

5.4.5.4.1 Oględziny grodzi gazoszczelnych, a w szczególności uszczelnień/przejsć kablowych i przejsć wałów. Specjalną uwagę należy poświęcić grodziom w pomieszczeniach silników elektrycznych i pomieszczeniach sprężarek gazu. Uszczelnienia wałów powinny być sprawdzone pod kątem smarowania, jak i możliwego przegrzania.

5.4.5.4.2 Wewnętrzne oględziny:

- zaworów bezpieczeństwa/upustowych gazu,
- zaworów P/V i klap upustowych w pomieszczeniach zbiorników/bariery wtórnej, jeśli występują,
- urządzeń i wyposażenia systemu zasilania gazem,
- urządzeń i systemów pomocniczych dla systemu zasilania gazem.

5.4.5.4.3 Próby działania:

- alarmu wysokiego poziomu w zbiornikach gazu,
 - zaworów upustowych zbiorników gazu,
 - zaworów P/V i klap upustowych w pomieszczeniach zbiorników/bariery wtórnej, jeśli występują,
 - urządzeń i wyposażenia systemu zasilania gazem,
 - urządzeń i systemów pomocniczych dla systemu zasilania gazem.

5.5 Zakresy przeglądów okresowych podwodnej części kadłuba

5.5.1 Przegląd okresowy podwodnej części kadłuba na doku obejmuje:

- .1 oględziny ogólne poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, stępki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, kokera trzonu sterowego, dyszy Korta, wnek stabilizatorów, stępek przechyłowych, środków ochrony przeciwkorozyjnej;
- .2 oględziny szczegółowe korków spustowych zbiorników balastowych i wody słodkiej – co 5 lat, zbiorników paliwa i oleju oraz przedziałów ochronnych – przy okazji wykręcenia korka;
- .3 oględziny wewnętrzne skrzyń zaworów dennych i burtowych – co 5 lat;
- .4 oględziny wewnętrzne armatury dennej i burtowej – co 5 lat w stanie otwartym. Jeżeli armatura denna lub burtowa nie jest zamocowana bezpośrednio na skrzyni dennej, burtowej lub na poszyciu jednostki, to rurociągi łączące skrzynie lub poszycie jednostki z armaturą podlegają oględzinom szczegółowym w stanie rozmontowanym;
- .5 oględziny ogólne płetwy steru;
- .6 pomiar luzów w łożyskach układu zawieszenia zestawu sterowego i oględziny zewnętrzne podczas wychylania płetwy steru. W zależności od wyników pomiarów luzów w łożyskach i oględzin zewnętrznych może zaistnieć potrzeba demontażu płetwy lub części zawieszenia;
- .7 oględziny ogólne tunelu śruby steru strumieniowego;
- .8 oględziny ogólne śruby napędowej oraz pomiar luzu/opadu wału śrubowego w rufowym łożysku i sprawdzenie szczelności uszczelnienia pochwy wału śrubowego (patrz 5.6);
ogłędziny ogólne i pomiary innych urządzeń związanych z napędem jednostki, manewrowaniem, sterowaniem i stabilizacją kołysań (pędniki kierunkowe, pędniki pionowe, pędniki strugowodne) ze szczególnym uwzględnieniem stanu obudów przekładni, krawędzi płatów śrub napędowych, śrub blokujących, innych układów mocujących i układów uszczelniających;

- .10 oględziny ogólne i pomiary innych urządzeń związanych z ruchem jednostki, sterowaniem i stabilizacją kołysań.

5.5.2 Pomiary grubości poszycia podwodnej części kadłuba

Podczas przeglądu podwodnej części kadłuba w czasie przeglądu dla odnowienia klasy należy wykonać pomiary grubości poszycia w zakresie określonym w 5.4 – zależnie od wieku i rodzaju jednostki. Jeżeli w czasie każdego innego przeglądu podwodnej części kadłuba zostanie stwierdzone występowanie znacznej korozji lub uszkodzeń, to dla oceny stanu technicznego należy wykonać pomiary grubości w tych rejonach, wskazanych przez inspektora PRS.

5.5.3 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka

5.5.3.1 Przegląd podwodnej części kadłuba przeprowadzany jest przez nurków PRS. W uzasadnionych przypadkach PRS może wyrazić zgodę na inny sposób przeprowadzenia przeglądu wg następujących zasad:

- .1 oględziny ogólne części podwodnej kadłuba przeprowadzane są przez nurków zaangażowanych przez armatora;
- .2 nurkowie ci zostali uznani przez PRS;
- .3 oględziny części podwodnej kadłuba prowadzone przez nurków są monitorowane przez inspektora PRS;
- .4 ostateczna ocena stanu technicznego podwodnej części kadłuba dokonywana jest przez inspektora PRS.

5.5.3.2 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie powinien być tak przeprowadzony, aby zapewnić, na ile to możliwe, dostarczenie informacji w zakresie porównywalnym z przeglądem na doku (patrz 5.5.1 i 5.5.2). Jeżeli przegląd wykaże występowanie znacznej korozji lub uszkodzeń mających wpływ na klasę jednostki, to należy przedstawić jednostkę do przeglądu na doku.

5.5.3.3 Dla umożliwienia nurkowi oględzin podwodnej części kadłuba armator zobowiązany jest do właściwego przygotowania jednostki do takiego przeglądu, tzn.:

- przygotowania dostępu dla pomiaru luzów w łożysku zestawu sterowego i pomiaru opadu wału śrubowego; pomiar luzów w łożysku zestawu sterowego oraz pomiar opadu wału śrubowego nie są wymagane w przypadku przeglądów podwodnej części kadłuba na wodzie, które nie są zaliczane zamiast przeglądu na doku oraz w przypadku przeglądów podwodnej części kadłuba statków pasażerskich, wykonywanych podczas przeglądów rocznych;
- zapewnienia środków umożliwiających nurkowi prawidłowe określenie swojej pozycji i zlokalizowanie ewentualnych uszkodzeń.

Przegląd podwodnej części kadłuba powinien być przeprowadzony na wodach osłoniętych i w miarę możliwości przy słabym prądzie i niedużym prądzie pływowym.

Przejrzystość wody i stopień oczyszczenia podwodnej części kadłuba powinny być wystarczające dla dokonania dokładnego przeglądu umożliwiającego inspektorowi PRS i nurkowi ustalenie technicznego stanu poszycia, wyposażenia i połączeń spawanych.

5.5.3.4 Wymagania dotyczące przeglądu podwodnej części kadłuba na wodzie zamiast przeglądu na doku jednostki posiadającej w symbolu klasy znak dodatkowy **IWS**:

- .1 Część podwodna kadłuba powinna być skutecznie zabezpieczona przed korozją na okres 5 lat i powinna być trwale oznakowana w miejscach uznanych za konieczne, w sposób umożliwiający nurkowi określenie jego pozycji i zlokalizowanie ewentualnych uszkodzeń.
- .2 Skrzynie zaworów dennych powinny być tak zaprojektowane, aby było możliwe ich otwieranie i czyszczenie pod wodą.

- .3 Należy przewidzieć możliwość zaślepienia otworów wlotowych i wylotowych w celu naprawy lub wymiany zaworów.
- .4 Należy przewidzieć możliwość pomiaru luzu/opadu w łożyskach steru i wału śrubowego oraz sprawdzenia szczelności uszczelnienia wału śrubowego.
- .5 Tuleje na osiach i czopach steru oraz panewki łożysk znajdujących się w sterze i tylnicy powinny być oznakowane w sposób trwały, umożliwiający wykrycie jakiegokolwiek ich przesunięcia.
- .6 Wymagania w odniesieniu do dodatkowego wyposażenia, takiego jak stery strumieniowe, stabilizatory itp., ustalane są w każdym przypadku oddzielnie.
- .7 Na jednostce powinien znajdować się komplet rysunków lub fotografii kolorowych, przedstawiających system oznakowania kadłuba, szczegóły pomiarów luzów zawieszenia steru, rysunek zbiorczy wszystkich otworów zaburtowych wraz ze sposobem ich zaślepienia itp. – zawierający informacje i instruktaż dla nurków. Zakres takiej dokumentacji należy uzgodnić z PRS.

5.5.3.5 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie, zamiast przeglądu na doku, jednostki nieposiadającej w symbolu klasy dodatkowego znaku **IWS**, w przypadkach określonych w 5.2.4, przeprowadzany jest na wniosek armatora po pozytywnym rozpatrzeniu przez PRS załączonego do wniosku programu przeglądu.

Program powinien zawierać następujące informacje:

- .1 oświadczenie, że od ostatniego przeglądu na doku jednostka nie weszła na mieliznę i nie wystąpiły żadne uszkodzenia konstrukcji i awarie wyposażenia w podwodnej części kadłuba oraz blokady w układzie sterowym i linii wałów;
- .2 oświadczenie, że na jednostce znajduje się dokumentacja techniczna w zakresie obejmującym przynajmniej: plan rozwinięcia poszycia części podwodnej kadłuba, plan zbiorników dennych, plan otworów i ich zamknięć poniżej linii wodnej, plan rozmieszczenia anod ochronnych, plan zestawu sterowego, plan uszczelnienia linii wałów i rysunek śruby napędowej;
- .3 oświadczenie, że przegląd odbędzie się w wodzie o odpowiedniej przejrzystości, a część podwodna kadłuba zostanie należycie oczyszczona i oznakowana w celu umożliwienia nurkowi określenie jego pozycji i zlokalizowanie ewentualnych uszkodzeń;
- .4 określenie możliwości i sposobu pomiaru luzu/opadu w łożyskach steru oraz sprawdzenia szczelności uszczelnienia wału śrubowego;
- .5 informację o firmie nurkowej, która będzie wykonywać czynności podwodne, jeżeli oględziny nie będą wykonywane przez nurków – inspektorów PRS;
- .6 sprawozdania i karty pomiarowe, jeżeli ostatnie przeglądy części podwodnej kadłuba na doku oraz wału śrubowego nie były przeprowadzone przez PRS.

5.6 Przeglądy okresowe wału śrubowego i śruby napędowej

5.6.1 Postanowienia ogólne

5.6.1.1 W zależności od okresów między przeglądami i innych uwarunkowań wały śrubowe podlegają przeglądom całkowitym, częściowym lub zmodyfikowanym.

5.6.1.2 W czasie każdego przeglądu podwodnej części kadłuba należy przeprowadzić oględziny zewnętrzne śruby napędowej oraz wykonać pomiary luzu/opadu wału śrubowego w łożysku rufowym i sprawdzić szczelność uszczelnienia pochwy wału śrubowego.

5.6.2 Przegląd całkowity wału śrubowego

5.6.2.1 Przegląd całkowity przeprowadza się po wysunięciu wału z pochwy. Okres między kolejnymi przeglądami całkowitymi wynosi 2,5 roku (± 6 miesięcy).

5.6.2.2 W przypadku gdy:

- .1 wał śrubowy posiada koszulkę ciągłą lub uszczelnienie olejowe uznanego typu lub wykonany jest z odpornego na korozję materiału,
 - .2 elementy konstrukcyjne wału spełniają wymagania *Przepisów*,
 - .3 przegląd całkowity został przeprowadzony w zakresie określonym w 5.6.2.3,
- okres pomiędzy przeglądami całkowitymi może być wydłużony do 5 lat.

5.6.2.3 Zakres przeglądu całkowitego obejmuje:

- sprawdzenie oświadczenia starszego mechanika potwierdzającego prawidłową eksploatację układu;
- badania nieniszczące uznaną metodą defektoskopii:
 - w przypadku śruby napędowej osadzonej na stożku z wypustem – na co najmniej 1/3 długości stożka, poczynając od jego największej średnicy (od koszulki wału śrubowego, jeżeli jest zastosowana);
 - w przypadku śruby osadzonej na stożku bezwypustowo – na przedniej części stożka, poczynając od jego największej średnicy;
 - w przypadku śruby zamocowanej do kołnierza na końcu wału śrubowego – na części przechodzącej w kołnierz;
- pomiary opadu wału/luzów w łożysku rufowym;
- oględziny szczegółowe łożysk;
- oględziny szczegółowe uszczelnienia olejowego, jeżeli występuje, ze sprawdzeniem jego szczelności.

5.6.3 Przegląd częściowy wału śrubowego

5.6.3.1 Dla wałów śrubowych, dla których odstęp pomiędzy przeglądami całkowitymi został wydłużony do 5 lat (patrz 5.6.2.2), na wniosek armatora PRS może rozpatrzyć przedłużenie okresu pomiędzy przeglądami całkowitymi, pod warunkiem pozytywnego przeglądu częściowego przeprowadzonego w zakresie określonym w 5.6.3.2. W każdym takim przypadku przedłużenie okresu nie powinno przekroczyć 2,5 roku (± 6 miesięcy).

5.6.3.2 Zakres przeglądu częściowego obejmuje:

- .1 sprawdzenie oświadczenia starszego mechanika potwierdzającego prawidłową eksploatację układu;
- .2 weryfikację zapisów w *Dzienniku maszynowym*;
- .3 oględziny zewnętrzne uszczelnienia olejowego, jeżeli występuje i sprawdzenie badania próbki oleju smarowego;
- .4 sprawdzenie opadu wału/luzów łożyska rufowego;
- .5 w przypadku śruby napędowej osadzonej na stożku z wypustem – przeprowadzenie badań nieniszczących stożka wału uznaną metodą defektoskopii.

5.6.3.3 W przypadku braku możliwości przeprowadzenia przeglądu w podanym wyżej zakresie należy przeprowadzić przegląd całkowity.

5.6.4 Przegląd zmodyfikowany wału śrubowego

5.6.4.1 W przypadku gdy:

- .1 wał śrubowy posiada uszczelnienie olejowe uznanego typu, jego łożyska są smarowane olejem, a elementy konstrukcyjne spełniają wymagania *Przepisów*;
- .2 wał śrubowy i jego osprzęt nie są narażone na korozję;
- .3 konstrukcja umożliwia wymianę uszczelnień bez zdejmowania śruby napędowej (wymaganie nie ma zastosowania w przypadku śruby mocowanej na wpust);
- .4 śruba osadzona jest na wale za pomocą jednego z trzech sposobów:
 - na stożku z wpustem;
 - na stożku bezwpustowo;
 - za pomocą kołnierza;
- .5 konstrukcja i oprzyrządowanie umożliwiają jednoznaczny pomiar opadu wału/luzów w łożysku rufowym;
- .6 zapewniono możliwość pomiaru temperatury łożyska pochwy wału podczas eksploatacji przez zamontowanie dwóch wymiennych czujek temperatury w dolnej części łożyska w odległości około 1/3 jego długości od strony rufowej i jak najbliżej jego powierzchni;
- .7 określono punkt poboru miarodajnych próbek oleju smarowego,

przegląd całkowity wału śrubowego w okresach 5-letnich może być zastąpiony przeglądem zmodyfikowanym.

5.6.4.2 Zakres przeglądu zmodyfikowanego obejmuje:

- .1 sprawdzenie oświadczenia starszego mechanika potwierdzającego prawidłową eksploatację układu, w tym sprawdzenie zapisów dotyczących zużycia oleju i jego temperatur;
- .2 sprawdzenie zaświadczeń wydanych przez laboratorium uznane przez PRS lub producenta z regularnie przeprowadzanych (co pół roku), odpowiednią metodą, badań próbek oleju smarowego pochwy wału. Próbki oleju do badań powinny być pobierane w warunkach eksploatacyjnych, tzn. przy obracającym się wale śrubowym i ustalonej temperaturze oleju smarowego. Próbki powinny być pobierane z tego samego uzgodnionego i oznaczonego punktu poboru. Próbki powinny być pobrane i opisane przez starszego mechanika;
- .3 pomiary opadu wału/luzów łożyska rufowego;
- .4 oględziny rejonu kontaktu łożyska rufowego z wałem po zdjęciu uszczelnienia i odpowiednim wysunięciu wału. W przypadku gdy badanie oleju smarowego jest przeprowadzane regularnie w odstępach nieprzekraczających sześć miesięcy, a zużycie oleju oraz temperatura łożyska są odnotowywane i pozostają w dopuszczalnych granicach, to wysuwanie wału w celu oględzin rejonu kontaktu wału z łożyskiem rufowym nie jest wymagane;
- .5 oględziny dziobowego łożyska – na tyle, na ile jest to możliwe – oraz wszystkich dostępnych części wału włączając połączenie śruby z wałem;
- .6 w przypadku śruby osadzonej za pomocą wpustu – wykonanie uznanej metodą defektoskopii badań nieniszczących stożka w rejonie co najmniej 1/3 jego długości, poczynając od największej średnicy; w takich przypadkach będzie wymagany demontaż śruby napędowej;
- .7 sprawdzenie szczelności uszczelnień olejowych.

5.6.4.3 W każdym przypadku niespełnienia powyższych wymagań dotyczących przeglądu zmodyfikowanego należy wykonać przegląd całkowity.

5.6.5 Przegląd śruby napędowej

5.6.5.1 Przegląd śruby napędowej przeprowadza się przy przeglądzie podwodnej części kadłuba.

5.6.5.2 Zakres przeglądu obejmuje:

- .1 oględziny zewnętrzne;
- .2 w przypadku demontażu śruby – oględziny szczegółowe i badania nieniszczące powierzchni stożka wału oraz oględziny szczegółowe piasty śruby;
- .3 oględziny zewnętrzne zamocowania śruby na wale.

W przypadku śrub nastawnych – próba szczelności piasty śruby łącznie z uszczelnieniami płatów śruby oraz sprawdzenie poprawności wychyleń skrzydeł śrub nastawnych. Demontaż śruby nastawnej jest wymagany w przypadku, gdy inspektor uzna za konieczne przeprowadzenie przeglądu śruby w stanie zdemontowanym.

5.6.6 Nowy sposób nadzoru nad wałami śrubowymi

5.6.6.1 Wymagania opisane w punktach 5.6.1, 5.6.2, 5.6.3 oraz 5.6.4 mają zastosowanie do pierwszego należącego przeglądu po 1 stycznia 2016 r.

5.6.6.2 Wymagania opisane w *Publikacji 111/P* mają zastosowanie do przeglądów, które będą należne po przeglądzie wymienionym w punkcie 5.6.6.1.

5.6.7 Przegląd pędników

Podstawowe wymagania są następujące:

5.6.7.1 Sprawdzenie:

- manewru „wstecz” przez obrót manetki o **180°**: czas obrotu;
- śrub nastawnych: płaty pozostają wychylone „naprzód”, w przypadku zaniku zasilania.

5.6.7.2 Oględziny:

- połączeń śrubowych przenoszących siły obracające pędnik wokół osi,
- połączeń śrubowych przenoszących siły naporu pędnika na kadłub,
- wałów napędowych, przekładni, sprzęgieł elastycznych,
- śrub napędowych,
- mechanizmu zmiany skoku śruby.

5.6.7.3 Próby działania:

- środków do natychmiastowego zatrzymania pędnika niezależnie od zdalnego sterowania pędnikiem,
- blokady przed załączeniem sprzęgła przy prędkości obrotowej silnika przekraczającej ustaloną wartość,
- mechanizmu awaryjnego ustawiania i zablokowania w pozycji „naprzód”,
- układów sterowania i kontrolnych.

5.7 Przeglądy okresowe kotłów**5.7.1** Przeglądom okresowym podlegają:

- kotły parowe głównego napędu,
- kotły parowe pomocnicze,
- wszystkie inne kotły parowe o ciśnieniu przekraczającym 0,35 MPa lub powierzchni grzewczej przekraczającej 4,5 m²,
- kotły oleju grzewczego.

5.7.2 Przegląd zewnętrzny wszystkich rodzajów kotłów przeprowadzany jest w odstępach rocznych i powinien być przeprowadzony w czasie przeglądu okresowego jednostki. Przegląd wewnętrzny powinien być przeprowadzany po przeglądzie wewnętrznym i próbie hydraulicznej, jeżeli są przeprowadzane.

5.7.3 Przegląd wewnętrzny kotłów parowych i kotłów oleju grzewczego przeprowadzany jest dwukrotnie w ciągu 5-letniego cyklu klasyfikacyjnego, lecz okres między kolejnymi przeglądami wewnętrznymi nie powinien przekraczać 3 lat. W szczególnych okolicznościach PRS może przedłużyć termin wewnętrznego przeglądu kotła o okres nieprzekraczający 3 miesięcy od należyj daty przeglądu. Przedłużenia takiego można udzielić na podstawie przeprowadzonego z wynikiem pozytywnym zewnętrznego przeglądu kotła.

5.7.4 Kotły oleju grzewczego podlegają w czasie przeglądu dla odnowienia klasy próbie szczelności i próbie wytrzymałości ciśnieniem równym 1,25 ciśnienia roboczego.

5.7.5 Zakres zewnętrznego przeglądu kotła parowego obejmuje:

- oględziny zewnętrzne zamocowania kotła,
- oględziny zewnętrzne obudowy i izolacji,
- oględziny zewnętrzne armatury,
- próbę pod parą,
- weryfikację zapisów od ostatniego przeglądu kotła (eksploatacja, utrzymanie, naprawy, uzdatnianie wody kotłowej).

Próba kotła pod parą obejmuje sprawdzenie działania:

- zaworów bezpieczeństwa kotła i przegrzewaczy,*
- instalacji wody zasilającej i obiegowej,
- instalacji szumowania i odmulania,
- wodowskazów,
- manometrów,
- zdalnego sterowania głównego zaworu parowego i zaworów bezpieczeństwa,
- instalacji paliwowej,
- układów automatyki,
- układu bezpieczeństwa,
- układu alarmowego.

5.7.6 Zakres zewnętrznego przeglądu kotła oleju grzewczego obejmuje:

- oględziny zewnętrzne,
- próby działania zaworów bezpieczeństwa,
- sprawdzenie działania sygnalizacji i układu bezpieczeństwa granicznej temperatury oleju grzewczego oraz gazów spalinowych,
- sprawdzenie prawidłowości wskazań manometrów,
- próby zdalnego sterowania zaworów,
- próby działania urządzenia do awaryjnego spustu oleju grzewczego i zdalnego zatrzymywania pomp cyrkulacyjnych.

5.7.7 Przegląd wewnętrzny kotła parowego

5.7.7.1 Do przeglądu wewnętrznego kotła parowego przestrzeń wodna i przestrzeń od strony spalin powinny być wyczyszczone w stopniu umożliwiającym dokonanie oceny przeglądanych elementów kotła (walczaki wodne i parowe, paleniska, komory spalania i płomienice, rury, ściąg i zespórki, przegrzewacze pary, podgrzewacze wody).

Przy przeglądzie kotła należy przeprowadzić oględziny wewnętrzne armatury kotłowej w stanie rozmontowanym.

* Jeżeli ustawienie zaworów bezpieczeństwa jest możliwe tylko podczas próby w morzu, a próba taka nie jest po przeglądzie przewidziana, inspektor PRS może upoważnić do tego starszego mechanika, który po regulacji zaplombuje zawór i dokona odpowiedniego wpisu w *Dzienniku maszynowym*. Zapis ten należy przedstawić inspektorowi PRS przy najbliższym przeglądzie.

5.7.7.2 Jeżeli w wyniku przeprowadzonego przeglądu istnieją wątpliwości co do technicznego stanu kotła, PRS może wymagać dodatkowo wykonania pomiarów grubości elementów konstrukcyjnych kotła, częściowego lub całkowitego zdjęcia izolacji lub przeprowadzenia próby hydraulicznej.

5.7.7.3 Po naprawie ważnych części kotła wymagana jest próba hydrauliczna ciśnieniem równym 1,25 ciśnienia roboczego.

5.7.7.4 Po remoncie armatury kotłowej wymagana jest próba hydrauliczna ciśnieniem podanym w Części VI – *Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*.

5.7.8 Przegląd wewnętrzny kotła oleju grzewczego przeprowadzany jest w zakresie mających zastosowanie wymagań podanych w 5.7.7.

5.7.9 Jeżeli podczas przeglądu okresowego lub doraźnego stwierdzone zostaną uszkodzenia wymagające naprawy kotła, to naprawa ta powinna być wykonana pod nadzorem inspektora, zgodnie z zatwierdzoną przez PRS technologią. Po naprawie kocioł należy poddać próbie zgodnie z wymaganiami podanymi w 5.7.7.3.

5.8 Przeglądy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru

5.8.1 Zamiast nadzoru bezpośredniego PRS może, na wniosek armatora, wyrazić zgodę na prowadzenie nadzoru określonych elementów kadłuba, urządzeń maszynowych i chłodniczych oraz układów automatyki w nadzorze stałym lub innym alternatywnym systemie nadzoru.

5.8.2 Przeglądy w nadzorze stałym elementów kadłuba, urządzeń maszynowych, chłodniczych i układów automatyki, a także wszystkie przeglądy kadłuba w skonsolidowanym systemie nadzoru oraz urządzeń maszynowych, chłodniczych i układów automatyki w planowanym systemie utrzymania urządzeń powinny być przeprowadzone w czasie przeglądu rocznego.

5.8.3 Zaleca się, aby w okresie pomiędzy przeglądami armator przeprowadzał armatorskie inspekcje kadłuba i stosował system właściwego utrzymywania kadłuba dla zapewnienia utrzymania przez kadłub warunków klasy i spełnienia wymagań mających zastosowanie konwencji. Jednakże takie działania nie mogą być uznane za alternatywę wymaganych przeglądów kadłubowych przeprowadzanych przez inspektorów PRS i nie mogą zastępować tych przeglądów.

5.8.4 Nadzór stały kadłuba (CHS) oraz skonsolidowany system nadzoru kadłuba (CSS) prowadzone są zgodnie z wymaganiami *Publikacji 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba*.

5.8.5 Nadzór stały urządzeń maszynowych (CMS) oraz system planowanego utrzymania urządzeń (PMS) prowadzone są zgodnie z wymaganiami *Publikacji 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych*.

5.9 Przeglądy doraźne

5.9.1 Postanowienia ogólne

Przeglądy doraźne są przeprowadzane w razie zgłoszenia jednostki lub poszczególnych jej mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia do przeglądu we wszystkich innych przypadkach niż przeglądy zasadnicze i okresowe lub wynikające z nadzoru stałego. Przegląd doraźny może być dokonany na zlecenie armatora lub ubezpieczyciela albo może być spowodowany kontrolnym działaniem PRS, PSC lub państwa **bandery** (patrz 5.11).

Zakres przeglądów doraźnych i sposób ich przeprowadzenia ustala PRS zależnie od celu przeglądu oraz wieku i stanu technicznego jednostki. Przeprowadzenie przeglądu wynikającego z działań kontrolnych może być warunkiem utrzymania klasy.

5.9.2 Przegląd poawaryjny

5.9.2.1 Jednym z przeglądów doraźnych jest przegląd poawaryjny, któremu należy poddać jednostkę w przypadku wejścia na mieliznę, uszkodzenia kadłuba, mechanizmów, urządzeń, instalacji lub elementów wyposażenia objętych wymaganiami *Przepisów* i podlegających nadzorowi technicznemu PRS.

Obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do PRS awarii lub wejścia na mieliznę ciąży na armatorze.

5.9.2.2 Przegląd poawaryjny należy przeprowadzić w porcie, w którym zaistniała awaria lub w pierwszym porcie, do którego jednostka zawinie po awarii lub po wejściu na mieliznę.

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 jednostka znajduje się w porcie, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia naprawy związanej z usunięciem skutków awarii, to na wniosek armatora PRS może, po przeanalizowaniu sytuacji, wyrazić zgodę na jednorazowe przejście jednostki bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa.

W takim przypadku może być wymagane rozładowanie jednostki i/lub dokonanie napraw tymczasowych, umożliwiających taką jednorazową podróż.

5.10 Audity

Na jednostkach klasyfikowanych przez PRS, w celu określenia stopnia zgodności realizowanych przez PRS procesów z wymaganiami systemu zarządzania jakością, mogą być przeprowadzane audity.

Za zgodą PRS w auditach mogą uczestniczyć auditorzy zewnętrzni.

Na żądanie PRS armator zobowiązany jest przedstawić jednostkę w celu przeprowadzenia takiego auditu w zakresie, terminie i miejscu uzgodnionym z PRS.

6 ZAWIESZENIE KLASY

6.1 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy jednostki

6.1.1 Uszkodzenie jednostki

W każdym przypadku wejścia jednostki na mieliznę, stwierdzenia uszkodzenia kadłuba, awarii urządzeń, instalacji lub wyposażenia objętych wymaganiami *Przepisów* armator jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić PRS o takim zdarzeniu i uzgodnić z PRS termin przeglądu poawaryjnego oraz tryb postępowania w celu:

- określenia zakresu uszkodzeń,
- określenia zakresu i terminu naprawy.

Klasa jednostki zostaje automatycznie zawieszona od chwili zaistnienia zdarzenia do czasu przeprowadzenia przeglądu poawaryjnego, potwierdzającego usunięcie przyczyn zawieszenia klasy.

W uzasadnionych przypadkach, po otrzymaniu zgłoszenia i jego rozpatrzeniu, PRS może podjąć decyzję o niezawieszaniu klasy jednostki.

6.1.2 Przekroczenie warunków eksploatacyjnych określonych w *Świadectwie klasy*

W przypadku zamierzonego przekroczenia warunków eksploatacyjnych określonych w *Świadectwie klasy* armator zobowiązany jest poinformować o tym PRS, który podejmuje decyzję o dalszym trybie postępowania. Przekroczenie warunków eksploatacyjnych bez zgody PRS powoduje automatyczne zawieszenie klasy jednostki do czasu przeprowadzenia przeglądu doraźnego.

6.1.3 Przekroczenie terminu przeglądu okresowego jednostki

6.1.3.1 Przegląd dla odnowienia klasy

W przypadku gdy przegląd dla odnowienia klasy nie został zakończony w należnym terminie, klasa jednostki zostaje automatycznie zawieszona.

Ważność klasy zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym. Przegląd powinien być wykonany w zakresie przeglądu obowiązującego na dzień należnej daty przeglądu, a nie należnym dla wieku statku w momencie przeprowadzania przeglądu oraz powinien być zaliczony z terminem należnej daty wykonania przeglądu.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili wydania *Tymczasowego świadectwa klasy* jednostka ma klasę zawieszoną.

6.1.3.1.1 W szczególnych okolicznościach, określonych w 1.2, w celu umożliwienia zakończenia przeglądu dla odnowienia klasy PRS może przedłużyć ważność klasy o okres nieprzekraczający 3 miesięcy, pod warunkiem że na jednostce rozpoczęty został przegląd dla odnowienia klasy, a inspektor PRS przeprowadzający przegląd potwierdza zasadność wniosku armatora na podstawie:

- przeglądu rocznego,
- przeglądu rejonów opisanych w warunkach klasy,
- przeprowadzenia przeglądu dla odnowienia klasy w zakresie możliwym do wykonania.

W przypadku gdy należna data przeglądu na doku przypada przed datą upływu przedłużonego okresu ważności klasy, powinien zostać wykonany przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez uznanego nurka. PRS może wyrazić zgodę na nieprzeprowadzanie takiego przeglądu, jeżeli termin upływu przedłużonego okresu ważności klasy nie wykracza poza 36 miesięcy od daty ostatniego przeglądu podwodnej części kadłuba, a jednostka nie ma warunków dotyczących jej podwodnej części.

6.1.3.1.2 W przypadku gdy ważność *Świadectwa klasy* upływa kiedy jednostka jest w morzu, możliwe jest przedłużenie okresu ważności klasy jednostki dla umożliwienia zakończenia przeglądu dla odnowienia klasy, pod warunkiem że:

- zgoda PRS na takie przedłużenie zostanie udzielona i udokumentowana przed upływem terminu ważności klasy,
- uzgodnione zostanie przeprowadzenie przeglądu w pierwszym porcie, do którego jednostka zawinie,
- PRS będzie przeświadczony, że przedłużenie takie jest technicznie uzasadnione.

Okres ważności klasy może być przedłużony tylko do momentu zawinięcia jednostki do pierwszego portu po upływie daty ważności *Świadectwa klasy*.

Jednakże, jeżeli w porcie tym nie będzie możliwe zakończenie przeglądu dla odnowienia klasy z powodu szczególnych okoliczności określonych w 1.2, to PRS może zastosować zasady postępowania określone w 6.1.3.1.1, pod warunkiem że całkowite przesunięcie terminu zakończenia przeglądu dla odnowienia klasy nie przekroczy 3 miesięcy, licząc od daty należnej.

Przedłużenie ważności certyfikatów konwencyjnych może nastąpić jedynie na warunkach określonych przez Administrację.

6.1.3.2 Przegląd roczny

W przypadku gdy przegląd roczny nie został zakończony w okresie 3 miesięcy od należnej daty przeglądu, *Świadectwo klasy* traci ważność, a klasa jednostki zostaje automatycznie zawieszona, o ile jednostka nie znajduje się w trakcie przeglądu dla zakończenia przeglądu rocznego.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po przeprowadzeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym. Przegląd powinien być wykonany w zakresie przeglądu obowiązującego na dzień należnej daty przeglądu, a nie należnym dla wieku statku w momencie przeprowadzania przeglądu oraz powinien być zaliczony z terminem należnej daty wykonania przeglądu. W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* statek jest pozbawiony klasy.

6.1.3.3 Przegląd pośredni

W przypadku gdy przegląd pośredni nie został zakończony w okresie 3 miesięcy od należnej daty trzeciego przeglądu rocznego, *Świadectwo klasy* traci ważność, a klasa jednostki zostaje automatycznie zawieszona, o ile jednostka nie znajduje się w trakcie przeglądu dla zakończenia przeglądu pośredniego.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym. W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* jednostka jest pozbawiona klasy.

6.1.3.4 Przegląd podwodnej części kadłuba, przegląd wału śrubowego (jeśli występuje) oraz przegląd kotła i zbiorników ciśnieniowych (jeśli występują)

W przypadku gdy przegląd podwodnej części kadłuba, przegląd wału śrubowego lub przegląd kotła i zbiorników ciśnieniowych nie zostały zakończone w należnych terminach, *Świadectwo klasy* traci ważność, a klasa jednostki podlega zawieszeniu.

Ważność *Świadectwa klasy* zostanie przywrócona po przeprowadzeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym. Przegląd powinien być wykonany w zakresie przeglądu obowiązującego na dzień należnej daty przeglądu, a nie należnym dla wieku statku w momencie przeprowadzania przeglądu.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* jednostka jest pozbawiona klasy.

6.1.3.5 Przeglądy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru

W nadzorze stałym wszystkie należne i zaległe przeglądy elementów kadłuba, urządzeń maszynowych i układów automatyki, a także wszystkie przeglądy kadłuba w skonsolidowanym systemie nadzoru oraz urządzeń maszynowych, chłodniczych i układów automatyki w planowanym systemie utrzymania urządzeń powinny być przeprowadzone w czasie przeglądu rocznego. W przypadku niewykonania tych przeglądów lub nieuzyskania przez armatora zgody PRS na ich przesunięcie w czasie, klasa jednostki może być zawieszona. Okres przesunięcia nie powinien przekroczyć 3 miesięcy.

W przypadku zawieszenia klasy ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po zakończeniu określonych przeglądów z wynikiem pozytywnym.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili zakończenia przeglądów jednostka jest pozbawiona klasy.

6.1.4 Przekroczenie terminu spełnienia warunków klasy

Każdy warunek klasy ma wyznaczony termin wykonania.

PRS przekazuje te terminy armatorowi wraz z informacją, że klasa jednostki zostanie zawieszona, jeżeli terminy te nie zostaną dotrzymane, chyba że PRS wyrazi zgodę na ich przesunięcie w czasie.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po stwierdzeniu przez PRS spełnienia warunków.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili spełnienia warunków jednostka jest pozbawiona klasy.

6.1.5 Przeprowadzenie planowanych przez armatora napraw bez wcześniejszego uzgodnienia z PRS

Przeprowadzenie planowanych przez armatora napraw bez wcześniejszego uzgodnienia z PRS powoduje automatyczne zawieszenie klasy jednostki.

Ważność *Świadectwa klasy* może zostać przywrócona po przeprowadzeniu przeglądu doraźnego w zakresie ustalonym przez PRS.

6.1.6 Zaległości armatora w opłatach za czynności nadzorcze PRS

Klasa jednostki zostaje zawieszona w przypadku nieuiszczenia przez armatora w uzgodnionym terminie opłat za czynności nadzorcze. O zamiarze zawieszenia klasy PRS informuje armatora z miesięcznym wyprzedzeniem. Przywrócenie klasy następuje automatycznie po uregulowaniu opłat.

6.1.7 Przekroczenie terminu spełnienia wymagań retroaktywnych

Każde wymaganie retroaktywne określone w Suplementach do poszczególnych części *Przepisów* powinno być spełnione w terminach określonych w tych Suplementach. PRS przekazuje te terminy armatorowi.

Klasa jednostki zostaje zawieszona, jeżeli wymagania retroaktywne nie zostaną spełnione w wyznaczonych terminach.

W okresie od daty zawieszenia klasy do daty spełnienia wymagań retroaktywnych jednostka jest pozbawiona klasy.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po stwierdzeniu przez PRS spełnienia wymagań retroaktywnych.

6.1.8 Zmiana właściciela/armatora jednostki

W celu utrzymania ważności dokumentów klasyfikacyjnych należy pisemnie powiadomić PRS o mającej nastąpić zmianie właściciela/armatora jednostki.

Po otrzymaniu takiego powiadomienia PRS określa potrzebę i zakres wymaganego przeglądu oraz konieczność wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach.

6.2 Informowanie armatora i państwa bandery

Informacja o zawieszeniu klasy, jak również informacja o przywróceniu klasy przekazywana jest przez PRS oddzielnymi pismami armatorowi i państwu bandery (jeżeli PRS sprawuje nadzór w imieniu państwa bandery).

6.3 Możliwość przedłużenia okresu ważności klasy w przypadku zaistnienia sił wyższych

Jeżeli z przyczyn niezależnych od armatora lub PRS, na skutek zadziałań sił wyższych określonych w 1.2, jednostka nie znajduje się w porcie, stoczni lub innym miejscu, w którym możliwe byłoby zakończenie przeglądów przed upływem ich dopuszczalnego terminu, to PRS, na wniosek

armatora, może wyrazić zgodę na przedłużenie okresu ważności klasy na czas dojścia jednostki bezpośrednio do uzgodnionego miejsca, gdzie przegląd będzie przeprowadzony w zakresie wymaganym *Przepisami*. Udzielenie takiej zgody może nastąpić jedynie wówczas, gdy:

- .1 PRS sprawdzi posiadane informacje i zapisy dotyczące jednostki;
- .2 należne i zaległe przeglądy zostaną wykonane i warunki klasy zweryfikowane w pierwszym porcie, do którego jednostka zawinie, jeżeli w aktualnym miejscu postoju jednostki nie jest możliwe przeprowadzenie przeglądu;
- .3 PRS jest przekonany, że jednostka jest zdolna do takiej żeglugi (w sytuacji, gdy w aktualnym miejscu postoju jednostki nie jest możliwe przeprowadzenie przeglądu, wymagane jest otrzymanie od kapitana potwierdzenia, że stan techniczny jednostki umożliwia taką podróż).

Przegląd powinien być wykonany w zakresie przeglądu obowiązującego na dzień należnej daty przeglądu, a nie należnym dla wieku jednostki w momencie przeprowadzania przeglądu.

6.4 Możliwość utrzymania ważności klasy jednostki w przypadku jego złomowania

Gdy jednostka z jakimkolwiek przeterminowanym przeglądem okresowym ma odbyć podróż w celu złomowania, PRS może wstrzymać zawieszenie klasy i rozważyć umożliwienie jednostce dokonania jednorazowej podróży pod balastem do stoczni złomowej. W takim przypadku może zostać wydane *Tymczasowe świadectwo klasy*, na którym podane zostaną warunki przeprowadzenia takiej podróży, ale świadectwo takie może być wystawione dopiero wówczas, gdy inspektor PRS stwierdzi, że stan jednostki pozwala na taką podróż.

7 UTRATA KLASY I WYKREŚLENIE JEDNOSTKI Z REJESTRU PRS

7.1 Przyczyny utraty klasy jednostki

7.1.1 Wprowadzenie bez zgody PRS zmian konstrukcyjnych kadłuba, nadbudów, mechanizmów, urządzeń i instalacji objętych wymaganiami *Przepisów*.

7.1.2 Zawieszenie klasy jednostki trwające dłużej niż 6 miesięcy.

Na wniosek armatora PRS może wyrazić zgodę na przedłużenie okresu zawieszenia klasy jednostki nieuprawiającej żeglugi, w przypadku oczekiwania na decyzje PRS po stwierdzeniu uszkodzeń lub w przypadku rozpoczęcia przeglądu dla przywrócenia ważności klasy.

7.1.3 Zatonięcie jednostki.

7.1.4 Przekazanie jednostki do złomowania.

7.1.5 Pisemny wniosek armatora o wykreślenie jednostki z *Rejestru PRS*.

7.2 Wykreślenie jednostki z *Rejestru PRS*

Wykreślenie jednostki z *Rejestru PRS* następuje po utracie klasy z przyczyn określonych w 7.1.

7.3 Informowanie armatora i państwa bandery

Informacja o utracie klasy i wykreśleniu jednostki z *Rejestru PRS* przekazywana jest przez PRS oddzielnymi pismami armatorowi i państwu bandery (jeżeli PRS sprawuje nadzór w imieniu państwa bandery).

8 WYŁĄCZENIE JEDNOSTKI Z EKSPLOATACJI I PRZYWRÓCENIE JEDNOSTKI DO EKSPLOATACJI PO WYŁĄCZENIU

8.1 Na wniosek armatora jednostka może być wyłączona czasowo z eksploatacji, utrzymując jednocześnie klasę. Jednakże jednostka, która zostaje wyłączona z eksploatacji, a której klasa uległa uprzednio zawieszeniu z powodu przeterminowanych przeglądów, pozostaje z klasą zawieszoną aż do momentu zaliczenia wszystkich przeterminowanych przeglądów. Wniosek powinien zawierać:

- przewidywany okres wyłączenia jednostki z eksploatacji,
- miejsce postoju jednostki (nabrzeże, reda itp.) w okresie wyłączenia,
- wykaz urządzeń, które w okresie wyłączenia jednostki będą utrzymane w ruchu (np. kocioł, zespoły prądotwórcze, pompy zębowe itp. – należy podać również numery wymienionych urządzeń),
- obsadę załogi.

8.2 Wyłączenie jednostki z eksploatacji następuje po przeprowadzeniu przeglądu w zakresie każdorazowo uzgodnionym z PRS.

8.3 W okresie wyłączenia jednostki z eksploatacji podlega ona przeglądom potwierdzającym wyłączenie z eksploatacji, przeprowadzanym corocznie w terminie: nie wcześniej niż 3 miesiące przed i nie później niż 3 miesiące po upływie każdego okresu rocznego od daty nadania stanu wyłączenia z eksploatacji.

8.4 Jednostce wyłączonej z eksploatacji automatycznie przesuwa się inne, określone w 5.1.2, przeglądy okresowe – do czasu przeglądu dla przywrócenia jednostki do eksploatacji.

8.5 Przywrócenie jednostki do eksploatacji następuje na wniosek armatora, po przeprowadzeniu przeglądu w zakresie każdorazowo określonym przez PRS.

Przegląd ten obejmuje co najmniej wszystkie należne i zaległe przeglądy okresowe i warunki klasy.

W zależności od okresu wyłączenia jednostki z eksploatacji, może być wymagane przeprowadzenie prób na uwięzi określonych instalacji lub ich części lub prób morskich.

8.6 W przypadku gdy jednostka ma wykonać jednorazową podróż – z jakimkolwiek przeterminowanym przeglądem okresowym – z miejsca postoju w stanie wyłączenia z eksploatacji do stoczni remontowej, PRS może rozważyć utrzymanie ważności klasy na odbycie takiej jednorazowej podróży w stanie balastowym. Warunkiem na to jest zgoda administracji państwa bandery oraz upewnienie się, po wykonaniu przeglądu którego zakres zależeć będzie od rodzaju przeterminowanych przeglądów oraz od czasu przebywania jednostki w stanie wyłączenia z eksploatacji, że jednostka jest w zadowalającym stanie technicznym. PRS może wydać *Tymczasowe świadectwo klasy*, które powinno zawierać warunki dla odbycia takiej planowanej jednorazowej podróży. Powyższe postępowanie nie ma zastosowania dla jednostki, której klasa została zawieszona przed wyłączeniem jej z eksploatacji.

Załącznik 1

OBJAŚNIENIE NIEKTÓRYCH SKRÓTÓW ZNAKÓW DODATKOWYCH

Skrót	Określenie angielskie	Określenie polskie
IWS	in water survey	przeгляд na wodzie
CHS	continuous survey of hull	nadzór stały kadłuba
CMS	continuous survey of machinery	nadzór stały urządzeń maszynowych
CSS	consolidated supervision system	skonsolidowany system nadzoru
PMS	planned maintenance scheme	system planowego utrzymania urządzeń

Wykaz zmian obowiązujących od 1 stycznia 2024 r.

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
Strona 2	Dodano odniesienie do Publikacji 12/P i 72/P	PRS
1.2	Dodano określenia	PRS
3.4.2.1.2	Odwołanie do Publikacji 12/P	PRS
3.4.4.3	Odwołanie do Części II – Kadłub	PRS
3.4.4.4	Odwołanie do Publikacji 72/P	PRS