



**PRZEPISY
KLASYFIKACJI I BUDOWY
MAŁYCH STATKÓW MORSKICH**

**CZEŚĆ I
ZASADY KLASYFIKACJI**

lipiec
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, resembling waves or a stylized signature.

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY MAŁYCH STATKÓW MORSKICH

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 – Stateczność i niezatapialność
- Część V – Ochrona przeciwpożarowa
- Część VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów
- Część VII – Urządzenia elektryczne i automatyka

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

Część I – Zasady klasyfikacji – lipiec 2024, została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 27 czerwca 2024 r. i wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2024 r.

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

- do statków nowych, dla których podpisanie kontraktu nastąpi 1 stycznia 2021 r. lub po tej dacie – w pełnym zakresie,
- do statków istniejących – od najbliższego przeglądu klasyfikacyjnego.

Niniejsza *Część I* zastępuje *Część I – Zasady klasyfikacji, listopad 2023*.

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

- Publikacja 12/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków morskich przewożących personel przemysłowy
- Publikacja 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych.
- Publikacja 72/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków wykorzystujących gazy o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo
- Publication 102/P – EU RO Mutual Recognition of Type Approval
- Publikacja 118/P – Wymagania dotyczące statków pasażerskich zbudowanych z kompozytów polimerowych, eksploatowanych w żegludze krajowej
- Publikacja 120/P – Wymagania dla statków i obiektów z systemami pozycjonowania dynamicznego (DP)
- Publikacja 123/P – Bezpieczne wejście do przestrzeni zamkniętych
- Publikacja 16/I – Standardy budowy i naprawy statków
- Publikacja 27/I – Wytyczne dotyczące zatwierdzania/akceptacji alternatywnych środków dostępu
- Publikacja 100/P – Wymagania bezpieczeństwa dla morskich statków pasażerskich i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę krajową.

© 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	7
3 Klasa statku	7
3.1 Zasady ogólne.....	7
3.2 Okres ważności klasy statku.....	8
3.3 Zasadniczy symbol klasy.....	8
3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy	8
3.5 Symbol urządzeń maszynowych	12
3.6 Dodatkowe informacje opisowe	13
4 Nadanie klasy	13
4.1 Zasady ogólne.....	13
4.2 Statek zbudowany pod nadzorem PRS	13
4.3 Statek posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej.....	14
4.4 Statek, który uprzednio nie był klasyfikowany.....	15
4.5 Statek, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej.....	15
5 Utrzymanie klasy – terminy i zakresy przeglądów	15
5.1 Zasady ogólne.....	15
5.2 Terminy przeglądów okresowych	18
5.3 Zakresy przeglądów okresowych.....	19
5.4 Przegląd pędników	27
5.5 Przeglądy doraźne	27
6 Zawieszenie klasy	28
6.1 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy statku.....	28
6.2 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery.....	29
7 Utrata klasy i wykreślenie statku z rejestru PRS	29
7.1 Przyczyny utraty klasy statku.....	29
7.2 Wykreślenie statku z Rejestru PRS.....	29
7.3 Informowanie armatora i państwa bandery	29

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy małych statków morskich, zwane dalej Przepisami mają zastosowanie do statków o długości poniżej 24 m, przeznaczonych do żeglugi w ograniczonych rejonach określonych w niniejszej części Przepisów, z wyłączeniem statków pasażerskich odbywających podróże międzynarodowe oraz zbiornikowców olejowych, chemikaliowców i gazowców.*

1.1.2 *Niniejsza część Przepisów ma zastosowanie zarówno do statków nowych, jak i do statków w eksploatacji.*

1.1.3 *Za zgodą PRS Przepisy mogą być stosowane również przy klasyfikacji statków niewymienionych w 1.1.1.*

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

1.2 Określenia

1.2.1 *W niniejszej części Przepisów wprowadza się następujące 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.

Długość statku (L) – 96% całkowitej długości kadłuba mierzonej w płaszczyźnie wodnicy znajdującej się nad płaszczyzną podstawową na wysokości równej 85% wysokości bocznej lub długość mierzona w płaszczyźnie tej wodnicy od przedniej krawędzi dziobnicy do osi trzonu sterowego, jeżeli długość ta jest większa. Na statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę należy mierzyć w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny wodnicy konstrukcyjnej.

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.

Holownik – statek przeznaczony i wyposażony do holowania.

Statek do przewozu personelu – statek przeznaczony do przewożenia personelu przemysłowego do pracy na pokładzie innych statków i/lub obiektów offshore.

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

Krabowiec – statek specjalnie zbudowany lub przystosowany do połowu krabów.

Niezatapialność – zdolność statku do zachowania pływalności i stateczności, w zakresie określonym mającymi zastosowanie wymaganiami Części IV – Stateczność i wolna burta, po uszkodzeniu i zatopieniu pojedynczego przedziału lub grupy przedziałów przyległych, położonych poniżej pokładu grodziowego.

Ogłędziny:

- *Ogłędziny 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 ogłędzin szczegółowych.
- *Ogłędziny wewnętrzne* – czynności, polegające na obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia w stanie rozmontowanym (częściowo lub całkowicie) lub na obejrzeniu urządzeń od wewnątrz (zbiorniki ciśnieniowe), mające na celu ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych ogłędzin szczegółowych;
- *Ogłędziny szczegółowe* – czynności polegające na dokładnym obejrzeniu dostępnej konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia, zwykle znajdującego się w zasięgu ręki inspektora dokonującego ogłędzin.

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

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

Personel specjalistyczny – osoby niebędące pasażerami i nienależące do załogi statku, lecz znajdujące się na nim w związku z jego specjalnym przeznaczeniem, np. osoby zatrudnione przy przeróbce żywych zasobów morza, pracownicy naukowcy, personel obsługujący laboratoria, robotnicy, personel inżynieryjno-techniczny, personel administracyjno-gospodarczy warsztatów pływających, praktykanci i wykładowcy na statkach szkolnych, osoby niezbędne w czasie prób morskich, itp.

Płaszczyzna podstawowa – płaszczyzna pozioma przechodząca na owrężu przez górną krawędź stępki płaskiej lub przez punkt styku wewnętrznej powierzchni poszycia ze stępką belkową. Dla statku ze stępką skrzynkową jako płaszczyznę podstawową należy przyjąć płaszczyznę przechodzącą na owrężu przez punkt przecięcia przedłużenia wewnętrznej powierzchni poszycia z powierzchnią wzdłużnika dennego środkowego.

Podróż krajowa – podróż drogą morską z portu państwa bandery do tego samego lub innego portu tego państwa.

Podróż międzynarodowa – podróż drogą morską pomiędzy portami dwu różnych państw.

Próba działania – ogłędziny szczegółowe dokonywane w czasie pracy mechanizmu lub urządzenia, połączone z pomiarami istotnych parametrów pracy.

Ponton – statek bez napędu i załogi, przeznaczony do przewozu ładunku pokładowego, niemający luków na pokładzie, z wyjątkiem otworów wejściowych takich jak włazy, zamykanych pokrywami.

Próby szczelności – próby, w trakcie których przedmiot próby zostaje poddany działaniu czynnika ciekłego lub gazowego. Rodzaj czynnika, ciśnienie i sposób przeprowadzenia próby podlegają uzgodnieniu z PRS.

Próby wytrzymałości:

- *Próby niszczące* – próby, w trakcie których reprezentatywne próbki zostają poddane obciążeniu, zwiększanemu aż do momentu zniszczenia próbki. Wielkość obciążenia niszczonego zostaje odnotowana w sprawozdaniu z próby.

– *Próby nieniszczące* – próby, w trakcie których przedmiot lub wyrób zostaje poddany obciążeniu próbnemu określone przez PRS. Przedmiot próby nie powinien ulec uszkodzeniu.

Przegląd – zespół czynności dotyczących statku, mechanizmów, urządzeń, wyposażenia itp., realizowany przez sprawdzenie dokumentacji technicznej i przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób.

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

Statek pasażerski – statek przeznaczony do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

Statek ratowniczy – statek przeznaczony i wyposażony głównie do ratowania życia na morzu w każdych warunkach pogodowych.

Statek rybacki – statek specjalnie przeznaczony i wyposażony do połowu ryb oraz do wydobywania innych żywych zasobów morza.

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

Symbol urządzeń maszynowych – zespół umownych znaków określających rodzaj nadzoru nad budową tych urządzeń.

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

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 statku obejmuje kadłub wraz z jego wyposażeniem, urządzenia maszynowe i elektryczne – łącznie z instalacjami oraz inne wyposażenie wymienione w Przepisach.

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

2.3 Jeżeli symbol klasy statku 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 statku nieobjęte nadzorem klasyfikacyjnym podlega nadzorowi technicznemu PRS w zakresie objętym wymaganiami państwa bandery i/lub wynikającym z możliwego zagrożenia bezpieczeństwa statku.

3 KLASA STATKU

3.1 Zasady ogólne

3.1.1 Na wniosek armatora PRS może nadać klasę statkowi nowo zbudowanemu lub istniejącemu, a także potwierdzić, odnowić lub przywrócić klasę statkowi istniejącemu, klasyfikowanemu przez PRS.

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

3.1.3 Klasę statku potwierdza się Świadectwem klasy.

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

3.1.5 Klasę urządzeń maszynowych potwierdza się *Świadectwem urządzeń maszynowych*.

3.2 Okres ważności klasy statku

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

3.2.2 Z uwagi na stan techniczny kadłuba, urządzeń maszynowych lub elektrycznych, PRS może nadać statkowi klasę na krótszy okres lub skrócić okres ważności klasy po przeglądzie dla odnowienia klasy, oznaczając to odpowiednim znakiem dodatkowym w symbolu klasy – patrz 3.4.3.

3.2.3 W uzasadnionych przypadkach PRS może przedłużyć okres ważności klasy (patrz 5.2.3 i 6.1.3).

3.3 Zasadniczy symbol klasy

3.3.1 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem PRS

3.3.1.1 Statek zbudowany pod nadzorem PRS, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego nad budową (patrz 4.2) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

- * **mKM** – gdy jest statkiem z napędem mechanicznym,
- * **mK** – gdy jest statkiem bez napędu mechanicznego.

3.3.2 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej

3.3.2.1 Statek istniejący, zbudowany pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.3) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

- mKM** – gdy jest statkiem z napędem mechanicznym,
- mK** – gdy jest statkiem bez napędu mechanicznego.

3.3.3 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej

3.3.3.1 Statek istniejący zbudowany bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.4) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

- (mKM)** – gdy jest statkiem z napędem mechanicznym,
- (mK)** – gdy jest statkiem bez napędu mechanicznego.

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

3.4.1 Postanowienia ogólne

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

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 wymieniania w 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5 i 3.4.6, na przykład:

* **mKM I Lm1 hol**

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.

3.4.1.5 PRS, na wniosek armatora, może umieścić w symbolu klasy znak dodatkowy występujący w innych Przepisach PRS określający dodatkowe cechy konstrukcji lub przystosowania statku, po spełnieniu wymagań określonych dla tego znaku w takich innych Przepisach. PRS może stosownie ograniczyć wymagania dla tego znaku, jeżeli uzasadniają to względy techniczne lub eksploatacyjne. W takiej sytuacji w Świadectwie klasy w punkcie Informacje dodatkowe zostaje zamieszczona informacja, w jakim zakresie statek nie spełnia wymagań dla tego znaku dodatkowego.

3.4.2 Znaki ograniczenia rejonu żeglugi

3.4.2.1 Statek zbudowany z zastosowaniem wymagań przewidzianych w *Przepisach* dla ograniczonego rejonu żeglugi otrzymuje w zasadniczym symbolu klasy jeden ze znaków: **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* lub wynikających ze znaku statku pasażerskiego.

3.4.2.2 Dodatkowe ograniczenia lub rozszerzenia rejonu żeglugi statku ze względu na jego stan techniczny lub właściwości umieszcza się w *Świadectwie klasy*, np. ograniczenie rejonu żeglugi do Morza Bałtyckiego.

3.4.3 Znaki ograniczenia okresu ważności klasy

Jeżeli w wyniku przeglądu stwierdzono konieczność skrócenia cyklu klasyfikacyjnego, to w symbolu klasy umieszcza się odpowiedni znak ograniczenia ważności klasy:

- < 3 – przy ograniczeniu do 3 lat,
- < 2 – przy ograniczeniu do 2 lat,
- < 1 – przy ograniczeniu do 1 roku.

3.4.4 Znak niezatapialności



Jeżeli statek spełnia właściwe wymagania dotyczące niezatapialności zawarte w *Części III – Wyposażenie kadłubowe*, *Części IV – Stateczność i niezatapialność* i *Części VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

[1]

oznaczający, że przy zatopieniu jednego przedziału wodoszczelnego statek powinien zachować pływalność oraz spełni kryteria stateczności dla statku uszkodzonego.

3.4.5 Znaki wzmocnień lodowych

3.4.5.1 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub* i *VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

Lm1

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

3.4.5.2 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub* i *VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

Lm2

oznaczający możliwość samodzielnej dorywczej żeglugi w drobno pokruszonych lodach.

3.4.6 Znaki systemu pozycjonowania dynamicznego

Jeżeli układy automatyki i urządzenia maszynowe statku spełniają stosowne wymagania określone w *Publikacji 120/P*, to w symbolu klasy umieszcza się jeden z następujących znaków:

DP1

alternatywnie

DP2

alternatywnie

DP2+

co oznacza, że statek spełnia wymagania bardziej restrykcyjne, jeżeli chodzi o utrzymanie pozycji i kursu, niż DP2, ale mniej restrykcyjne niż DP3;

alternatywnie

DP3

3.4.7 Znaki wykorzystania gazu o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwa

Statek wykorzystujący gaz o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo i spełniający wymagania *Publikacji 72/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków wykorzystujących gazy o niskiej temperaturze zapłonu jako paliwo* otrzymuje jeden ze znaków dodatkowych określonych w tej *Publikacji*.

3.4.8 Znaki dodatkowe określające typ statku

3.4.8.1 Statek, który spełnia odpowiednie dla danego typu wymagania podstawowe i odpowiednie dla danego typu wymagania dodatkowe, określone w poszczególnych częściach *Przepisów* otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków:

3.4.8.1.1 Statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową

Statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową otrzymuje w symbolu klasy jeden z następujących znaków dodatkowych:

pas A – oznacza statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową w obszarach A, B, C i D

pas B – oznacza statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową w obszarach B, C i D

pas C – oznacza statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową w obszarach C i D

pas D – oznacza statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową w obszarze D.

Obszary A, B, C i D są zdefiniowane następująco:

- .1 *Obszar A* – oznacza obszar morski znajdujący się poza obszarami B, C i D.
- .2 *Obszar B* – oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 20 mil od linii brzegowej odpowiadającej średniemu poziomowi pływu, lecz znajdujący się poza obszarami morskimi C i D.
- .3 *Obszar C* – oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 5 mil od linii brzegowej odpowiadającej średniemu poziomowi pływu, lecz znajdujący się poza obszarem morskim D, jeżeli taki wyznaczono.

Dodatkowo prawdopodobieństwo wystąpienia fali o znaczącej wysokości przekraczającej 2,5 metra powinno być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim.

- .4 *Obszar D* – oznacza obszar morski, którego współrzędne geograficzne w żadnym punkcie nie znajdują się dalej niż 3 mile od linii brzegowej odpowiadającej średniemu poziomowi pływu.

Dodatkowo prawdopodobieństwo wystąpienia fali o znaczącej wysokości przekraczającej 1,5 metra powinno być mniejsze niż 10 % w okresie jednego roku w przypadku eksploatacji całorocznej lub w konkretnym okresie w przypadku eksploatacji sezonowej, na przykład w okresie letnim.

Statek pasażerski uprawiający żeglugę krajową, zbudowany z kompozytów polimerowych i spełniający wymagania *Publikacji 118/P* otrzymuje w symbolu klasy następujący znak dodatkowy:

frp

3.4.8.1.2 Statek rybacki:

sr

3.4.8.1.3 Krabowiec;

krb

Nadanie takiego znaku oznacza, że statek spełnia kryteria stateczności inne niż kryteria PRS przewidziane dla statków rybackich. Mogą to być kryteria stosowane do tego typu statków przez administrację państwa bandery, pod którą statek został zbudowany np. brytyjski standard zawarty w MSN 1872 (F).

3.4.8.1.4 Holownik:

hol

3.4.8.1.5 Statek ratowniczy:

rat

3.4.8.1.6 Statek **do przewozu personelu**:

sdpp

Konstrukcji i budowa statku do przewozu personelu powinny spełniać wymagania dodatkowe *Publikacji 12/P – Wymagania bezpieczeństwa dla statków morskich przewożących personel przemysłowy*.

3.4.8.1.7 Ponton:

pon

Konstrukcja i budowa kadłuba pontonu powinny spełniać wymagania dla statków określone w *Części II*, a jego urządzenia holownicze i cumownicze wymagania określone w *Części III* niniejszych *Przepisów*.

Mocowanie i zabezpieczenie ładunku i urządzeń na pokładzie pontonu powinno być zgodne z wymaganiami *Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing*.

Stateczność i niezatapialność pontonu, stosownie do jego rejonu żeglugi, oraz zakres wymaganych obliczeń powinny być zgodne z wymaganiami *Części IV Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*.

Cumowanie, stateczność i kotwiczenie pontonów, które stanowią platformę roboczą dla pracy innych urządzeń podlega indywidualnemu rozpatrzeniu.

3.4.8.2 PRS może nadać statkowi inny znak typu statku, jeżeli uzna to za technicznie uzasadnione. W takim przypadku wymagania dodatkowe są każdorazowo określone przez PRS.

3.4.9 Znaki dodatkowe statku, dla którego spełnienie określonych wymagań potwierdza bezpośrednio administracja państwa bandery

3.4.8.1 Statek istniejący, dla którego zgodność z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej, podanymi w rozdziale II-2 *Konwencji SOLAS 74/78* ze zmianami, dyrektywami Unii Europejskiej, jest potwierdzona bezpośrednio przez administrację państwa bandery, otrzymuje dodatkowy znak w symbolu klasy:

(FP)

3.4.8.2 Statek istniejący, dla którego zgodność z wymaganiami dotyczącymi stateczności zwykłej i awaryjnej jest potwierdzona bezpośrednio przez administrację państwa bandery, otrzymuje dodatkowy znak w symbolu klasy:

(STA)

3.5 Symbol urządzeń maszynowych

3.5.1 Symbol urządzeń maszynowych zbudowanych pod nadzorem PRS

3.5.1.1 Urządzenia maszynowe napędu głównego zbudowane pod nadzorem PRS (patrz 4.2.1), otrzymują po zakończeniu nadzoru nad ich montażem na statku i próbami ruchowymi następujący symbol klasy:

***mPRM**

3.5.2 Symbol urządzeń maszynowych poprzednio klasyfikowanych przez inną instytucję klasyfikacyjną

3.5.2.1 Urządzenia maszynowe napędu głównego zbudowane i zainstalowane na statku pod nadzorem instytucji klasyfikacyjnej innej niż PRS, otrzymują po zakończeniu przeglądu zasadniczego dla nadania statkowi klasy PRS (patrz 4.3 i 4.5) następujący symbol klasy:

mPRM

3.5.3 Symbol urządzeń maszynowych uprzednio nieklasyfikowanych

3.5.3.1 Urządzenia maszynowe napędu głównego zbudowane i zainstalowane na statku bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, otrzymują po zakończeniu przeglądu zasadniczego dla nadania statkowi klasy PRS (patrz 4.4) następujący symbol klasy:

(mPRM)

3.6 Dodatkowe informacje opisowe

Inne, związane z klasą statku dodatkowe wymagania, warunki lub ograniczenia, wykraczające poza zakres związany ze znakami dodatkowymi, wpisywane są do *Świadectwa klasy/Tymczasowego świadectwa klasy*.

4 NADANIE KLASY

4.1 Zasady ogólne

4.1.1 PRS może nadać klasę statkowi nowemu oraz statkowi istniejącemu. Warunkiem nadania klasy statkowi 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 statkowi żeglugę. Wyniki przeglądu zasadniczego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

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

4.1.4 Jeżeli szczegóły konstrukcji lub wyposażenia statku mającego otrzymać klasę 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 Statek zbudowany pod nadzorem PRS

4.2.1 Statek nowy, zbudowany 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 oraz, jeżeli występują, kotłów głównych i głównych zespołów prądotwórczych),
- nadzór nad produkcją innych urządzeń i wyposażenia oraz materiałów i wyrobów, określonych w poszczególnych częściach *Przepisów*,
- nadzór nad budową kadłuba,
- nadzór nad montażem na statku urządzeń, wyposażenia i instalacji, wymaganych w poszczególnych częściach *Przepisów*,
- nadzór nad próbami działania, 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 statek; zakres tej dokumentacji jest każdorazowo określany przez tę placówkę.

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

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

4.3 Statek posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej

4.3.1 Warunki nadania klasy PRS

Statek istniejący, posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej, może otrzymać klasę PRS po zakończeniu przeglądu zasadniczego, na który składają się:

- przegląd dostarczonej przez armatora dokumentacji technicznej, w zakresie określonym w 4.3.2. Jeżeli armator nie jest w stanie przedstawić wymaganej dokumentacji technicznej (w całości lub jej części), to powinien dostarczyć równoważne informacje, w zakresie umożliwiającym dokonanie przez PRS oceny konstrukcji i wyposażenia;
- sprawdzenie metryk silników głównych oraz ważnych urządzeń i wyposażenia wystawionych przez instytucję klasyfikacyjną,
- przeprowadzenie wszystkich przeglądów należnych i zaległych, określonych w statusie statku przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną,
- spełnienie wszystkich zaległych i należnych warunków klasy określonych w statusie statku przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną,
- przeprowadzenie przeglądu kadłuba i urządzeń maszynowych w zakresie co najmniej przeglądu rocznego.

Dla statków o pojemności brutto równej i większej niż 100, należy przeprowadzić przegląd w zakresie opisanym w podrozdziale 4.3.3 z *Części I – Zasady klasyfikacji, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*.

Okres ważności *Świadectwa klasy* określany jest każdorazowo przez PRS.

W przypadku, gdy nie jest wymagany pełen przegląd dla odnowienia klasy, okres ważności *Świadectwa klasy* wystawionego przez PRS nie może przekroczyć okresu ważności *Świadectwa klasy* wystawionego przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną.

4.3.2 Zakres wymaganej dokumentacji technicznej

4.3.2.1 Dokumentacja ogólna:

- plan ogólny;
- informacja o stateczności i informacja o niezatapialności, jeżeli jest wymagana.

4.3.2.2 Dokumentacja kadłubowa:

- zład poprzeczny;
- zład wzdłużny;
- rozwinięcie poszycia (dla statków z kadłubami z laminatu tylko w przypadku, gdy poszycie ma różną grubość);
- dno podwójne, dziobnica, tylnica;
- pokłady;
- grodzie poprzeczne;
- plan zbiorników;

- plan rozmieszczenia balastu stałego;
- płetwa steru i trzon steru.

4.3.2.3 Dokumentacja maszynowa:

- plan maszynowni;
- schemat instalacji przeciwpożarowej;
- linia wałów, pochwa wału śrubowego, śruba napędowa;
- silniki główne, przekładnie i sprzęgła (lub informacja podająca producenta, typ i dane charakterystyczne);
- schematy instalacji: zęzowej, balastowej, paliwa ciekłego, oleju smarowego, sprężonego powietrza, wody chłodzącej, rurociągów odpowietrzających, przelewowych i pomiarowych;
- instalacje elektryczne (bilans energetyczny, schemat zasadniczy rozdziału energii elektrycznej, schemat zasadniczy rozdzielnic głównych i awaryjnych);
- plan maszyny sterowej oraz informacje o jej producencie i typie;
- schemat instalacji uziemień w konstrukcjach kadłubów z laminatu.

4.3.2.4 Zalecane jest dostarczenie dodatkowo następującej dokumentacji:

- opis techniczny;
- linie teoretyczne;
- rysunki konstrukcji nadbudówek.

4.4 Statek, który uprzednio nie był klasyfikowany

4.4.1 Statek istniejący, który uprzednio nie był klasyfikowany, może otrzymać klasę PRS po zakończeniu przeglądu zasadniczego w zakresie obejmującym:

- zatwierdzenie przez PRS dostarczonej przez armatora dokumentacji technicznej w zakresie określonym w 4.3.2.

Jeżeli armator nie jest w stanie przedstawić wymaganej dokumentacji technicznej (w całości lub jej części), to powinien dostarczyć równoważne informacje, w zakresie umożliwiającym dokonanie przez PRS oceny konstrukcji i wyposażenia:

- sprawdzenie metryk silników głównych oraz ważnych urządzeń i wyposażenia;
- przeprowadzenie przeglądu zasadniczego w zakresie przeglądu dla odnowienia klasy (patrz 5.3.5 i 5.3.6);
- próby na uwięzi i w morzu w zakresie każdorazowo określonym przez PRS.

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

4.5 Statek, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej

4.5.1 Warunkiem nadania klasy statkowi, który ją utracił, jest przeprowadzenie przeglądu zasadniczego dla przywrócenia klasy w zakresie ustalonym przez PRS w każdym poszczególnym przypadku, z uwzględnieniem przyczyn utraty klasy.

5 UTRZYMANIE KLASY – TERMINY I ZAKRESY PRZEGLĄDÓW

5.1 Zasady ogólne

5.1.1 Warunkami utrzymania klasy są:

- utrzymanie w należyтым stanie statku – jego kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
- eksploatacja statku 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 warunków klasy w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych,
- terminowe regulowanie opłat za czynności nadzorcze.

5.1.2 Wszystkie statki 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 wału śrubowego.
- przeglądowi pędników (jeżeli występują) i są przeznaczone do napędu głównego

5.1.3 Wszystkie statki klasyfikowane przez PRS podlegają przeglądom doraźnym w przypadkach określonych w 5.4.

5.1.4 PRS informuje armatora o datach należnych przeglądów okresowych i doraźnych statusem klasyfikacyjnym. Nieotrzymanie statusu klasyfikacyjnego nie zwalnia jednak armatora z obowiązku przedstawienia statku do przeglądów w terminach określonych w niniejszej części Przepisów.

5.1.5 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 statku do przeglądu albo zagrożenie życia lub zdrowia.

Jeżeli w trakcie przeglądu nie są dostępne stałe środki dostępu do konstrukcji statku, 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 28/I – Wytyczne dotyczące bezpiecznego wejścia do przestrzeni zamkniętych*.

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

5.1.7 Przegląd roczny i pośredni ma na celu stwierdzenie, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje statkowe są utrzymane w należywym stanie.

5.1.8 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. PRS może rozszerzyć zakres przeglądów w zależności od wieku statku, jego stanu technicznego oraz rodzaju wyposażenia i konstrukcji.

5.1.9 Po zakończeniu przeglądu okresowego Placówka potwierdza lub wydaje *Świadectwo klasy*. W przypadku przeglądów zasadniczych, przeglądów po zmianie bandery lub po znacznej przebudowie statku Placówka wydaje *Tymczasowe świadectwo klasy*, umożliwiające statkowi żeglugę. Wyniki przeglądu okresowego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

5.1.10 Terminy przeglądów okresowych statku posiadającego klasę PRS ustalane są w odniesieniu do daty rozpoczęcia cyklu klasyfikacyjnego.

5.1.11 Terminy przeglądów okresowych statków przyjętych do klasyfikacji PRS z ważną klasą innej instytucji klasyfikacyjnej, statków uprzednio nieklasyfikowanych i statków, które utraciły klasę ustala PRS (patrz 4.3, 4.4 lub 4.5).

5.1.12 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.

5.1.13 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.

5.1.14 Jeżeli podczas przeglądu zostaną stwierdzone uszkodzenia konstrukcji kadłuba (wgnięcia, wybrzuszenia, oderwania, pęknięcia, itp.) przekraczające dopuszczalne granice, przypadki zużycia korozyjnego powierzchni, przestrzeni lub elementów konstrukcji ponad dopuszczalne granice, występowanie znacznej korozji czy też inne wady, które w opinii inspektora mogą mieć negatywny wpływ na wytrzymałość i szczelność kadłuba, to muszą być one niezwłocznie i gruntownie naprawione przed dopuszczeniem statku do żeglugi.

5.1.15 Jeżeli stwierdzone uszkodzenie konstrukcji, o którym mowa w punkcie 5.1.14, jest jednostkowe i ma zasięg lokalny, przez co nie ma wpływu na integralność strukturalną statku, inspektor PRS może zaakceptować wykonanie odpowiedniej tymczasowej naprawy w celu przywrócenia wodoszczelności lub strugoszczelności konstrukcji i wydać warunek klasy z określonym terminem wykonania.

5.1.16 Czynności stanowiące podstawę do oceny stanu technicznego statku przez PRS, takie jak:

- pomiary grubości konstrukcji kadłuba;
- badania nieniszczące i niszczące;
- przeglądy i próby instalacji przeciwpożarowych

oraz wszelkie naprawy i remonty mające istotny wpływ na stan techniczny statku, takie jak:

- naprawy konstrukcji kadłuba;
- remonty urządzeń i wyposażenia (takiego jak: silniki główne, przekładnie główne, wały główne, awaryjne zespoły prądotwórcze, kotły i zbiorniki ciśnieniowe, urządzenia kotwiczne i sterowe, śruby napędowe, sprężarki, pompy przeciwpożarowe, zęzowe i balastowe, główne i awaryjne tablice rozdzielcze);
- naprawy przy zastosowaniu technologii i procesów specjalistycznych (takich jak: spawanie, laminowanie, napawanie proszkowe, szycie, wypełnianie preparatami chemoutwardzalnymi)

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 nie posiadającą uznania PRS, nadając jej jednorazowe uznanie, po sprawdzeniu jej zdolności do prawidłowego wykonania tych czynności.

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

5.1.17 Wszelkie pomiary stanowiące podstawę do oceny stanu technicznego konstrukcji, urządzeń lub wyposażenia powinny być wykonane przyrządami pomiarowymi legalizowanymi według uznanych norm państwowych lub międzynarodowych. Każdy przyrząd pomiarowy powinien posiadać aktualne świadectwo legalizacji. Inspektor może jednak zaakceptować bez potwierdzenia legalizacji:

- podstawowe przyrządy pomiarowe (liniały, taśmy miernicze, spoinomierze, mikrometry itp.), pod warunkiem, że są one wykonane według obowiązujących norm handlowych, właściwie utrzymane i sprawdzane okresowo przez użytkownika;
- statkowe przyrządy używane do kontroli ciśnienia, temperatury, prędkości obrotowej itp., pod warunkiem sprawdzenia zgodności odczytów z odczytami z innych analogicznych przyrządów.

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 przez 3 miesiące po upływie 5 lat – patrz 6.1.3.
- .2 Niezależnie od wymagań 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.
- .3 Przegląd dla odnowienia klasy może być rozpoczęty w trakcie czwartego przeglądu rocznego i być kontynuowany w taki sposób, aby zakończył się do daty nieprzekraczającej 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 statków należy przeprowadzać dwukrotnie w ciągu każdego cyklu klasyfikacyjnego, w czasie przeglądu pośredniego i przeglądu dla odnowienia klasy. Okres pomiędzy kolejnymi przeglądami nie powinien przekroczyć 3 lat.
- .2 Przegląd części podwodnej kadłuba statków mających znak ograniczenia okresu ważności klasy należy przeprowadzać w czasie pierwszego lub drugiego przeglądu rocznego, w zależności od decyzji PRS.
- .3 Okresy między przeglądami części podwodnej kadłuba statków bez własnego napędu mogą, za zgodą PRS, być przedłużone ponad okresy wymagane w 5.2.4.1.
- .4 Przegląd podwodnej części kadłuba wszystkich statków w czasie przeglądu dla odnowienia klasy należy przeprowadzać w stanie wynurzonem.

- .5 Przegląd podwodnej części kadłuba statku pasażerskiego należy każdorazowo przeprowadzać w stanie wynurzonem.
- .6 Przegląd części podwodnej kadłuba może być wykonany przez nurków – patrz 5.3.7.2.
- .7 Przeglądy części podwodnej kadłuba z laminatu mogą być za zgodą PRS przeprowadzane co 5 lat.
- .8 Doraźny przegląd części podwodnej kadłuba może być wymagany w przypadku wejścia statku na mieliznę.
- .9 Armator zobowiązany jest zawiadomić PRS o każdym zamierzonym dokowaniu statku w celu umożliwienia przeprowadzenia oględzin podwodnej części kadłuba.

5.2.5 Przegląd wału śrubowego

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

5.2.5.2 Przegląd całkowity przeprowadza się po wysunięciu wału z pochwy. Okres między kolejnymi przeglądami całkowitymi nie może przekraczać 3 lat.

5.2.5.3 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 *Części VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*;
- .3 przegląd całkowity został przeprowadzony w zakresie określonym w 5.3.8.1;

okres pomiędzy przeglądami całkowitymi może być wydłużony do 5 lat.

5.2.5.4 Dla wałów śrubowych, dla których odstęp pomiędzy przeglądami całkowitymi został wydłużony do 5 lat (patrz 5.2.5.3), na wniosek armatora, PRS może wyrazić zgodę na dodatkowe przedłużenie okresu pomiędzy przeglądami całkowitymi pod warunkiem pozytywnego przeglądu częściowego przeprowadzonego w zakresie określonym w 5.3.8.2. W każdym takim przypadku przedłużenie to nie może przekroczyć 2,5 roku.

5.2.5.5 Dla wałów śrubowych posiadających uszczelnienie olejowe typu innego niż uszczelnienie typu uznanego, dla których okres pomiędzy przeglądami całkowitymi wynosi 3 lata, PRS może, na pisemny wniosek armatora, wydłużyć ten okres do 5 lat, pod warunkiem przeprowadzenia przeglądu częściowego tego wału, patrz punkt 5.3.8.2, z wyłączeniem wymagania przeprowadzania badań nieniszczących końcówki wału w przypadku śruby osadzonej na stożku z wpustem.

5.2.6 Przeglądy 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 nie przekraczających 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 przeglądów okresowych

5.3.1 Przegląd roczny kadłuba i jego wyposażenia

Przegląd roczny kadłuba i jego wyposażenia obejmuje:

- .1 Sprawdzenie:
 - ważności *Informacji o stateczności*,

- technicznych warunków zachowania stateczności statku,
 - ważności informacji o niezatapialności oraz *Planu rozmieszczenia pasażerów* (dotyczy statków pasażerskich).
- .2 Oględziny zewnętrzne:**
- poszycia nadwodnej części kadłuba wraz z oznakowaniem,
 - poszycia pokładu górnego,
 - ładowni i pomieszczeń maszynowych,
 - nadburcia, barierki i furt odwadniających,
 - nadbudówek i pokładówek,
 - zrębnic luków ładowni, włazów i otworów wentylacji,
 - zamknięć rurociągów odpowietrzających, pomiarowych i przyjmowania paliwa,
 - zamknięć wlotów i wylotów kanałów wentylacyjnych,
 - masztów, ich zamocowania oraz olinowania,
 - przejść komunikacyjnych i wyjść awaryjnych,
 - zamocowań armatury dennej i burtowej do poszycia kadłuba,
 - zamocowań zbiorników wstawianych w konstrukcjach kadłubów z laminatu,
 - zamocowań odbojnic na konstrukcjach kadłubów aluminiowych i z laminatu,
 - haka holowniczego wraz z osprzętem i zamocowaniem (dotyczy holowników),
 - dla statków pasażerskich – oględziny pomieszczeń dla pasażerów, w tym przejść komunikacyjnych, klatek schodowych, dróg ewakuacji (wraz z oznakowaniem), rozmieszczenia i zamocowania miejsc siedzących oraz dróg dostępu do miejsca zbiórek.
- .3 Oględziny rejonów podejrzanych, jeżeli zostały określone w czasie przeglądu dla odnowienia klasy.**
- .4 Pomiary grubości:**
- poszycia nadwodnej części kadłuba, pokładów, zrębnic luków, w rejonach, w których w czasie przeglądu zostało stwierdzone występowanie rozległej korozji,
 - konstrukcji kadłuba w rejonach o znacznej korozji, określonych podczas przeglądu dla odnowienia klasy lub przeglądu pośredniego.
- .5 Próby działania:**
- zamknięć luków i włazów na pokładzie otwartym,
 - drzwi zewnętrznych, iluminatorów i świetlików,
 - furt i ramp ładunkowych,
 - urządzenia sterowego (głównego i awaryjnego),
 - urządzenia kotwicznego i urządzeń cumowniczych,
 - próba zwalniania holu w różnych jego położeniach, bez obciążania haka (dotyczy holowników).

5.3.2 Przegląd roczny urządzeń maszynowych

Przegląd roczny urządzeń maszynowych obejmuje następujący zakres:

- .1 Główny silnik spalinowy**
- oględziny zewnętrzne urządzeń zabezpieczających skrzynię korbową,
 - oględziny zewnętrzne osłon wysokociśnieniowych rurociągów paliwowych na oraz sprawdzenie działania sygnalizacji alarmowej wycieku paliwa z uszkodzonego rurociągu,
 - oględziny złączy elastycznych,
 - oględziny kolektora i przewodów spalinowych,
 - próby działania zabezpieczeń,
 - próby urządzeń manewrowych i rozruchowych,
 - oględziny przekładni mechanizmów pomocniczych, napędzanych od SG.
- .2 Silniki napędowe prądnic wraz z ich zabezpieczeniami – próby działania.**

- .3 Pompy z niezależnym napędem: wody chłodzącej, balastowe, zęzowe, pożarowe, paliwa, oleju smarowego, ogólnego użytku – próby działania. W przypadku nieprawidłowości działania należy przeprowadzić oględziny wewnętrzne.
- .4 Instalacja zęzowa i balastowa – próby działania.
- .5 Instalacja sprężonego powietrza łącznie ze sprężarkami i zaworami bezpieczeństwa – próby działania. Zbiorniki sprężonego powietrza – oględziny zewnętrzne.
- .6 Urządzenia grzewcze i kuchenki na gaz ciekły – oględziny wewnętrzne.
- .7 Urządzenia zdalnego zamykania zaworów na zbiornikach paliwa i oleju – próby działania.
- .8 Urządzenie przesterowania skrzydeł nastawnej śruby napędowej, jeżeli jest zainstalowane – próba działania.
- .9 Maszyna sterowa – próba działania.
- .10 Ochrona przeciwpożarowa:
 - instalacja wodnohydrantowa:
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji pod kątem uszkodzeń, korozji i zużycia,
 - próba działania instalacji łącznie z próbą działania awaryjnej pompy pożarowej,
 - próba hydrauliczna rurociągów (wymagana co 10 lat dla statków w wieku do 20 lat i co 5 lat – dla statków starszych).
 - wysokociśnieniowa instalacja na dwutlenek węgla:
 - oględziny zewnętrzne stacji,
 - oględziny zewnętrzne elementów instalacji (butle, zawory, węże elastyczne do podłączenia butli, urządzenia uruchamiające).

Wszystkie węże elastyczne z gumy syntetycznej służące do podłączenia butli podlegają wymianie po 10 latach licząc od daty produkcji,
 - próba hydrauliczna butli – wymagana jest co 10 lat dla butli w wieku do 20 lat (licząc od daty ich produkcji), co 5 lat dla starszych niż 20 lat oraz po każdorazowej naprawie butli (niezależnie od jej wieku).

Próbie należy poddać co najmniej 10% z ogólnej liczby butli, a do próby należy wybrać butle będące w najgorszym stanie technicznym. Przed próbą hydrauliczną należy przeprowadzić oględziny wewnętrzne butli poddawanych tej próbie. Pozytywny wynik próby jest podstawą do atestacji pozostałych butli. Butle podlegają próbie po każdorazowym ich rozładowaniu, jeśli poprzednia próba hydrauliczna była przeprowadzona więcej niż 10 lat wcześniej,
 - próba hydrauliczna kolektorów i rurociągów od butli do zaworów rozdzielczych oraz rurociągów CO₂ przechodzących przez pomieszczenia mieszkalne i służbowe, wymagana co 10 lat dla statków w wieku 20 lat, co 5 lat dla statków starszych niż 20 lat oraz po każdej naprawie tych rurociągów,
 - próba drożności rurociągów rozprowadzających CO₂, od kolektora do dysz – przedmuchi sprężonym powietrzem lub azotem,
 - sprawdzenie stanu napełnienia butli. Dopuszczalny ubytek CO₂ wynosi 10% wymaganej ilości. Sprawdzenie to należy wykonywać co 2 lata, a na statkach pasażerskich – corocznie,
 - próba zdalnego uruchomienia instalacji, próba działania zaworów głównych i rozdzielczych, sygnalizacji ostrzegawczej i zwłoki czasowej oraz wyłączenia wentylacji w bronionych pomieszczeniach,
 - próby działania zaworów sterujących, a co 5 lat – także ich oględziny wewnętrzne,
 - sprawdzenie zamknięć wszystkich otworów w bronionych pomieszczeniach,
 - sprawdzenie, czy siłownia i jej urządzenia są wolne od zanieczyszczeń (zacieki itp.) produktami łatwopalnymi, mogącymi być źródłem pożaru,
 - sprawdzenie wyposażenia statku pasażerskiego w Plan ochrony przeciwpożarowej.
 - dla statków pasażerskich – sprawdzenie połączenia z instalacją tryskaczową

.11 Urządzenia elektryczne i układy automatyki:

- podstawowe źródła energii elektrycznej – próba obciążenia oraz próba pracy równoległej łącznie z próbą zabezpieczeń kierunkowych, jeżeli taki tryb pracy występuje,
- zabezpieczenia prądnic przed przeciążeniami i zwarciami – sprawdzenie nastaw,
- urządzenia do przetwarzania energii elektrycznej przeznaczonej do zasilania urządzeń o ważnym przeznaczeniu – oględziny zewnętrzne i próby,
- urządzenia rozdzielcze: rozdzielnica główna, rozdzielnica latarni sygnałowo-pozycyjnych, pulpity sterowania i kontroli, przyłącze zasilania ze źródła zewnętrznego, rozdzielnice grupowe i końcowe – oględziny zewnętrzne i próby,
- urządzenia i instalacje elektryczne na pokładzie otwartym i w pomieszczeniach maszynowych (tory kablowe, gniazda wtyczkowe, instalacja odgromowa, uziemienia ochronne urządzeń elektrycznych) – oględziny zewnętrzne i próby,
- instalacja elektryczna w pomieszczeniach zagrożonych wybuchem – oględziny zewnętrzne,
- napędy elektrycznych urządzeń ważnych wraz z ich urządzeniami kontrolno-sterowniczymi: pomp, sprężarek powietrza, wciągarek kotwicznych, holowniczych i cumowniczych, urządzenia sterowego, wentylatorów – próby działania,
- instalacja oświetlenia podstawowego – oględziny zewnętrzne, awaryjnego – oględziny zewnętrzne i próby,
- łączność wewnętrzna i sygnalizacja alarmowa – próby działania,
- układ zdalnego sterowania napędem głównym – próby działania,
- układ alarmowy i bezpieczeństwa napędu głównego – próby działania,
- układ sterowania źródłami i rozdziałem energii elektrycznej – próby działania,
- układy automatyki pomp i sprężarek powietrza łącznie z układami bezpieczeństwa – próby działania,
- grzejniki elektryczne – oględziny, próby działania,
- tory kablowe – oględziny zewnętrzne,
- zdalne wyłączanie mechanizmów – próba działania,
- na statkach pasażerskich – sprawdzenie awaryjnego źródła energii elektrycznej oraz próby działania urządzeń z zasilaniem awaryjnym, określonych w *Części VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów* i *Części VII – Urządzenia elektryczne i automatyka*,
- pomiar stanu izolacji sieci elektrycznej i wyposażenia elektrycznego.
- System DP:
 - sprawdzenie dokumentacji systemu DP – listy kontrolne pełnienia wachty, listy kontrolne obsługi systemu;
 - sprawdzenie raportów z przeglądów okresowych przeprowadzanych przez producenta / autoryzowany serwis;
 - sprawdzenie, czy uszkodzenie jednego czujnika nie zakłóca pracy pozostałych czujników;
 - sprawdzenie, czy system DP działa prawidłowo przy przejściu na zasilanie z UPS po awarii zasilania podstawowego,
 - sprawdzenie, czy system DP działa prawidłowo po awarii jednego systemu referencyjnego;
 - sprawdzenie, czy po awarii systemu sterowania systemem DP nie występuje niekontrolowana praca pędników;
 - sprawdzenie sygnalizacji alarmowej w przypadku awarii jakiegokolwiek czujnika, urządzenia peryferyjnego lub systemu referencyjnego;
 - wyłączenie awaryjne systemu DP;
 - próba działania systemu DP – w zakresie możliwym do sprawdzenia,

- próby wymagane w związku z analizą FMEA dotyczy znaków DP2 i DP3.

5.3.3 Przegląd pośredni kadłuba i jego wyposażenia

Przegląd pośredni kadłuba i jego wyposażenia obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba na zasadach określonych w 5.2.4, czynności określone dla przeglądu rocznego oraz oględziny wewnętrzne konstrukcji skrajnika dziobowego i rufowego.

5.3.4 Przegląd pośredni urządzeń maszynowych

Przegląd pośredni urządzeń maszynowych obejmuje czynności określone dla przeglądu rocznego.

5.3.5 Przegląd kadłuba i jego wyposażenia, dla odnowienia klasy statku

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia, dla odnowienia klasy statku, obejmuje czynności określone dla przeglądu pośredniego oraz dodatkowo:

- .1 Oględziny szczegółowe:
 - ładowni, pomieszczeń maszynowych, poszycia, grodzi, pokładów, międzypokładów, wiązań, rurociągów, studzienek zęzowych oraz przejść przez grodzie wodoszczelne,
 - skrajnika dziobowego, skrajnika rufowego, skrzyni łańcuchowej, zbiorników: balastowych, paliwa, oleju smarowego, wody słodkiej, oraz zbiorników ścieków i odpadów, stanowiących konstrukcję kadłuba lub wstawianych,
 - masztów, ich zamocowania i olinowania,
 - fundamentów: silnika głównego, zespołów prądotwórczych i mechanizmów pomocniczych,
 - urządzeń cumowniczych – pachołków, przewłok oraz lin,
 - kotwic, kluz kotwicznych, łańcuchów kotwicznych, zwalniaków i stoperów.
- .2 Próby szczelności (przeprowadzane w zależności od wyników wykonanego przeglądu): skrajnika dziobowego, skrajnika rufowego, zbiorników balastowych, oraz wskazanych przez inspektora PRS zbiorników paliwa, oleju smarowego, ścieków i odpadów, stanowiących konstrukcję kadłuba lub wstawianych.
- .3 Sprawdzenie poprawności pracy i szczelności zamknięć włazów na pokładach otwartych, drzwi zewnętrznych i burtowych, iluminatorów i świetlików.
- .4 Pomiary grubości:
 - elementów konstrukcyjnych kadłuba,
 - poszycia i usztywnień pokryw lukowych na pokładzie otwartym,
 - ogni łańcuchów kotwicznych.

W uzasadnionych przypadkach inspektor PRS może ograniczyć zakres wymaganych pomiarów w zależności od wyników oględzin szczegółowych i/lub pomiarów kontrolnych.
- .5 Próbę urządzenia holowniczego wraz z próbą uciągu na palu i próbą zwalniania holu przy maksymalnym obciążeniu haka (dotyczy holowników).

5.3.6 Przegląd urządzeń maszynowych dla odnowienia klasy

Przegląd urządzeń maszynowych dla odnowienia klasy obejmuje czynności określone dla przeglądu rocznego, a ponadto:

- .1 Główny silnik spalinowy:
 - oględziny szczegółowe elementów ważnych dla prawidłowej pracy silnika,
 - pomiary elementów ważnych w zakresie niezbędnym do prawidłowej oceny ich stanu technicznego,
 - oględziny szczegółowe mechanizmów i urządzeń zawieszonych na silniku oraz osprzętu silnika,
 - oględziny szczegółowe turbodoładowarek,

- oględziny szczegółowe tłumika drgań skrętnych oraz sprawdzenie, czy przestrzegane są wymagania producenta dotyczące eksploatacji tłumika,
 - pomiar sprężynowania wału korbowego,
 - sprawdzenie zamocowania silnika do fundamentu.
- .2 Przekładnie**
- Oględziny w stanie otwartym w zakresie wystarczającym do określenia stanu technicznego kół zębatych, wałów, łożysk, łożyska oporowego, sprzęgieł rozłącznych.
- .3 Sprzęgła:**
- poślizgowe – oględziny połączone z demontażem pokrywy dla oceny sprężystych elementów sprzęgła (sprężyn);
 - gumowe – oględziny po 5 latach od zamontowania sprzęgła lub wymiany wkładu gumowego. W następnych przeglądach dla odnowienia klasy – oględziny w stanie rozmontowanym.
- .4 Wały pośrednie i wał oporowy:**
- oględziny szczegółowe czopów nośnych i łożysk nośnych,
 - pomiar luzu w łożysku oporowym,
 - centrowanie wałów (po każdym demontażu wałów).
- .5 Prądnice i silniki napędowe prądnic – oględziny szczegółowe oraz próby.**
- .6 Sprężarki powietrza – oględziny szczegółowe.**
- .7 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.
- .8 Pompy z niezależnym napędem: wody chłodzącej, balastowych, zęzowych, pożarowych, paliwa, oleju smarowego, ogólnego użytku – oględziny szczegółowe.**
- .9 Wymienniki ciepła:**
- oględziny wewnętrzne,
 - próba hydrauliczna wymagana w zależności od wyników przeglądu i po naprawie.
- .10 Urządzenia sygnalizacyjne maszynowni – próba działania.**
- .11 Instalacje rurociągów i rurociągi:**
- instalacja zęzowa, balastowa, sprężonego powietrza, hydrauliczna – oględziny szczegółowe,
 - instalacja wody chłodzącej, paliwa ciekłego i oleju smarowego – oględziny szczegółowe (podczas pracy silnika),
 - rurociągi ściekowe (przechodzące przez burty, pokłady, grodzie) – oględziny zewnętrzne,
 - rurociągi odpowietrzające i przelewowe – oględziny zewnętrzne.
- .12 Urządzenia grzewcze i kuchenki na gaz ciekły – oględziny szczegółowe i próba drożności rurociągów (sprężonym powietrzem).**
- .13 Maszyna sterowa, wciągarka kotwiczna i cumownicza – oględziny szczegółowe; PRS może odstąpić od oględzin lub oględziny te ograniczyć, jeżeli próby działania nie wykażą usterek tych urządzeń.**
- .14 Zabezpieczenia przeciążeniowe i podnapięciowe prądnic – próby działania.**
- .15 Kable oraz przejścia kabli przez przegrody wodoszczelne – oględziny szczegółowe.**
- .16 Ochrona odgromowa i uziemienia – oględziny szczegółowe.**
- .17 Sprawdzenie ciągłości uziemień na jednostkach z laminatu.**
- .18 Izolacja sieci i urządzeń elektrycznych – pomiar rezystancji.**

.19 System DP:

- 3-godzinne próby morskie, w trakcie których nie było żadnych istotnych alarmów,
- sprawdzenie przekazania sterowania z systemu DP do systemu joysticków jak i do lokalnego sterownia przy pędnikach,
- próba działania całego systemu DP we wszystkich trybach działania, systemu rezerwowego (redundancja), systemu joysticków, systemu alarmów i przechodzenia na sterowanie ręczne,
- przejście na sterowanie ręczne po awarii systemu DP jak i podczas normalnego działania,
- próby wymagane w związku z analizą FMEA dotyczy znaków DP2 i DP3.

5.3.7 Przegląd podwodnej części kadłuba**5.3.7.1 Przegląd podwodnej części kadłuba na doku**

Przegląd obejmuje:

- .1 oględziny poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, stępki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, kokera trzonu sterowego, dyszy Korta, tunelu steru strumieniowego, stępek przechyłowych, środków ochrony przeciwkorozyjnej;
- .2 oględziny korków spustowych: zbiorników balastowych i wody słodkiej – co 5 lat, zbiorników paliwa i oleju oraz przedziałów ochronnych – przy okazji wykręcenia korka;
- .3 oględziny skrzyń zaworów dennych i burtowych – co 5 lat;
- .4 oględziny 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 statku, to rurociągi łączące skrzynie lub poszycie statku z armaturą podlegają oględzinom szczegółowym w stanie rozmontowanym;
- .5 oględziny płetwy steru;
- .6 pomiar luzów w łożyskach zestawu sterowego i oględziny zewnętrzne podczas wychylenia płetwy steru. W zależności od wyników pomiarów luzów w łożyskach i oględzin wewnętrznych może zaistnieć potrzeba demontażu płetwy lub części zawieszenia;
- .7 przegląd śruby napędowej (patrz 5.3.9) oraz pomiar luzu/opadu wału śrubowego w rufowym łożysku i sprawdzenie szczelności uszczelnienia pochwy wału śrubowego;
- .8 oględziny i pomiary innych urządzeń związanych z ruchem statku i sterowaniem;
- .9 dla statków drewnianych, minimum 24 godziny po zwodowaniu należy przeprowadzić próbę szczelności kadłuba w stanie zabalastowanym do wodnicy maksymalnego zanurzenia lub w inny, uzgodniony z inspektorem PRS sposób;
- .10 pomiar grubości poszycia kadłuba z laminatu, w miejscach przetarć.

5.3.7.2 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka

Przegląd podwodnej części kadłuba przeprowadzany jest przez inspektorów PRS posiadających uprawnienia do przeprowadzania przeglądów podwodnej części kadłuba na wodzie.

5.3.8 Przeglądy wału śrubowego**5.3.8.1 Przegląd całkowity wału śrubowego**

Przegląd całkowity wału śrubowego obejmuje:

- sprawdzenie oświadczenia osoby odpowiedzialnej za urządzenia maszynowe statku, potwierdzającego prawidłową eksploatację układu,
- badania nieniszczące uznaną metodą defektoskopii:
 - w przypadku śruby napędowej osadzonej na stożku z wpustem – stożka, na co najmniej 1/3 jego długości, poczynając od jego największej średnicy (od koszulki wału śrubowego, jeżeli jest zastosowana);

- w przypadku śruby osadzonej na stożku bezwpuście – stożka, na całej jego długości;
- w przypadku śruby zamocowanej do kołnierza na końcu wału śrubowego – części wału przechodzącej w kołnierz;
- pomiary luzów w łożysku rufowym i opadu wału (jeżeli ma zastosowanie);
- oględziny łożysk i czopów;
- oględziny uszczelnienia olejowego, jeżeli występuje, ze sprawdzeniem jego szczelności.

5.3.8.2 Przegląd częściowy wału śrubowego

Przegląd częściowy wału śrubowego obejmuje:

- sprawdzenie oświadczenia osoby odpowiedzialnej za urządzenia maszynowe statku, potwierdzającego prawidłową eksploatację układu,
- oględziny uszczelnienia olejowego, jeżeli występuje, ze sprawdzeniem jego szczelności;
- pomiary luzów łożyska rufowego lub opadu wału (jeżeli ma zastosowanie);
- w przypadku śruby napędowej osadzonej na stożku z wpustem, przeprowadzenie badań nieniszczących stożka wału, uznaną metodą defektoskopii.

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

5.3.9 Przegląd śruby napędowej

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

5.3.9.2 Zakres przeglądu obejmuje:

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

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

5.4 Przegląd pędników

Podstawowe wymagania są następujące:

5.4.1 Sprawdzenie:

- manewr Wstecz przez obrót manetki o 180°: czas obrotu,
- śruby nastawne: płyty pozostają wychylone Naprzód, w przypadku zaniku zasilania.

5.4.2 Oględziny:

- połączenia śrubowe przenoszące siły obracające pędnik wokół osi,
- połączenia śrubowe przenoszące siły naporu pędnika na kadłub,
- wały napędowe, przekładnie, sprzęgła elastyczne,
- śruby napędowe,
- mechanizm zmiany skoku śruby.

5.4.3 Próby działania:

- środki do natychmiastowego zatrzymania pędnika niezależnie od zdalnego sterowania pędnikiem,
- blokada przed załączeniem sprzęgła przy prędkości obrotowej silnika przekraczającej ustaloną wartość,
- mechanizm awaryjnego ustawiania i zablokowania w pozycji NAPRZÓD,
- układy sterowania i kontrolne.

5.5 Przeglądy doraźne

5.5.1 Przeglądy doraźne są przeprowadzane w razie zgłoszenia statku lub poszczególnych jego mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia do przeglądu we wszystkich innych przypadkach niż przeglądy zasadnicze i okresowe. Przegląd doraźny może być dokonany na zlecenie armatora lub ubezpieczyciela albo może być spowodowany kontrolnym działaniem PRS.

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

5.5.2 Jednym z przeglądów doraźnych jest przegląd poawaryjny, któremu należy poddać statek w przypadku wejścia statku 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.

5.5.3 Przegląd poawaryjny należy przeprowadzić w porcie, w którym zaistniała awaria lub w pierwszym porcie, do którego statek 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.

6 ZAWIESZENIE KLASY

6.1 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy statku

6.1.1 Wejście na mieliznę, uszkodzenie, awaria

W każdym przypadku wejścia statku 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 statku 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 statku.

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 statku do czasu przeprowadzenia przeglądu doraźnego.

6.1.3 Przekroczenie terminu przeglądu okresowego

Klasa ulega automatycznemu zawieszeniu w przypadku niewykonania należącego przeglądu okresowego w wyznaczonym terminie.

Ważność klasy zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* / wydania *Tymczasowego świadectwa klasy* statek jest pozbawiony klasy.

Przy przeglądzie dla odnowienia klasy, w wyjątkowych przypadkach i na uzasadniony wniosek armatora, PRS może przedłużyć okres ważności klasy, maksymalnie do 3 miesięcy. Wymagane wtedy jest przeprowadzenie przeglądu doraźnego o zakresie każdorazowo uzgodnionym z PRS.

6.1.4 Przekroczenie terminu spełnienia warunków klasy

Każdy warunek klasy ma wyznaczony termin spełnienia. PRS przekazuje te terminy armatorowi wraz z informacją, że klasa statku 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 klasy.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili spełnienia warunków statek jest pozbawiony klasy.

6.1.5 Zaległości armatora w opłatach za czynności nadzorcze PRS

Klasa 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.

6.1.6 Zmiana właściciela/armatora statku

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

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

6.2 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery

Informacja o zawieszeniu klasy, jak również informacja o przywróceniu klasy przekazywana jest przez PRS pisemnie armatorowi i Administracji państwa bandery.

7 UTRATA KLASY I WYKREŚLENIE STATKU Z REJESTRU PRS

7.1 Przyczyny utraty klasy statku

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

7.1.2 Zawieszenie klasy statku trwające dłużej niż 6 miesięcy.

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

7.1.3 Zatonięcie statku.

7.1.4 Przekazanie statku do złomowania.

7.1.5 Pisemny wniosek armatora o wykreślenie statku z Rejestru PRS.

7.2 Wykreślenie statku z Rejestru PRS

Wykreślenie statku 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 statku z Rejestru PRS przekazywana jest przez PRS pisemnie armatorowi i państwu bandery.

Wykaz zmian obowiązujących od 1 lipca 2024

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
Strona 2	Dodano odniesienie do Publikacji 12/P i 72/P	PRS
1.2	Dodano określenia	PRS
3.4.7	Odwołanie do Publikacji 72/P	PRS
3.4.8.1.6	Odwołanie do Publikacji 12/P	PRS