



**PRZEPISY
KLASYFIKACJI I BUDOWY
JACHTÓW MORSKICH**

**CZEŚĆ I
ZASADY KLASYFIKACJI**

lipiec
2020

GDAŃSK

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY JACHTÓW MORSKICH

składają się z odrębnie wydanych części:

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

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

- jachtów morskich w budowie – w pełnym zakresie,
- jachtów morskich w eksploatacji – od najbliższego przeglądu okresowego.

Część I – Zasady klasyfikacji – lipiec 2020 została zatwierdzona przez Zarząd PRS w dniu 29 maja 2020 r. i wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

Rozszerzeniem *Część I – Zasady klasyfikacji* są następujące Publikacje:

Publikacja 101/P – Jachty komercyjne 12+

SPIS TREŚCI

	Str.
1 Struktura i zakres przepisów	5
2 Postanowienia ogólne	5
2.1 Zakres zastosowania.....	5
2.2 Określenia.....	5
2.3 Forma i zakres nadzoru	7
3 Klasa jachtu	7
3.1 Zasady ogólne.....	7
3.2 Zasadniczy symbol klasy.....	8
3.3 Stałe ograniczenia eksploatacyjne.....	9
3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy	9
3.5 Dodatkowe informacje opisowe	11
4 Nadanie klasy	11
5 Utrzymanie klasy	12
5.1 Zasady ogólne.....	12
5.2 Terminy przeglądów okresowych	13
5.3 Zakresy przeglądów okresowych.....	14
5.4 Przeglądy doraźne	15
6 Zawieszenie i utrata klasy	16
7 Dokumentacja techniczna	17
7.1 Dokumentacja klasyfikacyjna jachtu w budowie	17
7.2 Dokumentacja ogólna	17
7.3 Dokumentacja kadłubowa.....	17
7.4 Dokumentacja wyposażenia kadłuba.....	17
7.5 Dokumentacja urządzeń maszynowych.....	18
7.6 Dokumentacja urządzeń elektrycznych	18
7.7 Dokumentacja osprzętu żaglowego	18
7.8 Dokumentacja klasyfikacyjna jachtu w przebudowie i odbudowie.....	18

1 STRUKTURA I ZAKRES PRZEPISÓW

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

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

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

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

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

2 POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1 Zakres zastosowania

2.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich* mają zastosowanie do jachtów morskich niezależnie od ich wielkości i rodzaju napędu.

Dla jachtów o długości L_L równej 24 m lub większej, zamiast wymagań zawartych w *Częściach II – VI* niniejszych *Przepisów*, należy stosować odpowiednie wymagania określone w *Częściach II – IX Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*, z możliwością zastosowania rozwiązań równoważnych, określonych w *The Large Commercial Yachts Code* wydanym przez Administrację Wielkiej Brytanii.

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

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

2.1.4 *Przepisy* określają wymagania, po spełnieniu których jachtowi morskiemu może zostać nadana klasa PRS.

2.2 Określenia

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

Budowniczy – stocznia, inny zakład, warsztat lub osoba budująca jacht.

Długość (L_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 jachtach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę należy mierzyć w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny wodnicy konstrukcyjnej. W przypadku jachtu o nietypowym kształcie dziobu lub rufy długość L_L należy określić w uzgodnieniu z PRS.

Długość kadłuba (L_H – dotychczas określana jako długość całkowita L_c) – odległość pomiędzy skrajnymi punktami kadłuba jachtu, mierzona równoległe do wodnicy jachtu załadowanego, bez uwzględniania elementów należących do wyposażenia kadłuba, a wystających poza obrys właściwego kadłuba, takich jak ster, bukszpryt, odbojnice itp., zgodnie z wymaganiami normy PN-EN ISO 8666.

Jacht dwukadłubowy (katamaran) – jacht o dwóch kadłubach połączonych wytrzymałościową konstrukcją wiążącą je ze sobą.

Jacht morski – jednostka pływająca o napędzie żaglowym i/lub motorowym, przystosowana do żeglugi morskiej, przeznaczona do celów rekreacyjnych, wyczynowych, szkoleniowych, wychowawczych oraz do celów komercyjnych. Przystosowanie do żeglugi morskiej oznacza zapewnienie możliwości żeglugi po wodach morskich w warunkach sztormowych oraz zapewnienie załodze minimum warunków bytowych w zamkniętym pomieszczeniu, w tym miejsc sypialnych, miejsc siedzących, możliwości przygotowywania gorących posiłków podczas żeglugi.

Jacht motorowy – jacht, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest napęd mechaniczny.

Jacht trzykadłubowy (trimaran) – jacht, którego główny kadłub połączony jest konstrukcją wytrzymałościową z dwoma bocznymi kadłubami.

Jacht wyczynowy – jacht żaglowy przeznaczony specjalnie do regat, którego maszt ma zaniżony współczynnik pewności, a osprzęt żaglowy wymaga umiejętnego strojenia i obsługi.

Jacht żaglowy – jacht, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest osprzęt żaglowy.

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

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

Nadzór klasyfikacyjny bezpośredni – nadzór techniczny prowadzony bezpośrednio przez inspektorów PRS.

Nadzór klasyfikacyjny pośredni – nadzór techniczny, podczas którego czynności inspekcyjne w trakcie budowy jachtu wykonują odpowiednie służby techniczne budowniczego. Warunkiem objęcia jachtu nadzorem pośrednim jest zagwarantowanie przez budowniczego dobrego i jednolitego poziomu jakości produkcji – posiadanie Uznanie zakładu.

Oględziny:

- *Oględziny zewnętrzne (ogólne)* – czynności polegające na zewnętrznym obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia, bez ich demontażu, mające na celu ogólną ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych oględzin szczegółowych.
- *Oględziny wewnętrzne* – czynności polegające na obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia w stanie rozmontowanym (częściowo lub całkowicie) lub na obejrzeniu urządzeń od wewnątrz (zbiorniki), mające na celu ogólną ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych oględzin szczegółowych.

- *Oględziny szczegółowe* – czynności polegające na dokładnym obejrzeniu konstrukcji, mechanizmu lub urządzenia z ewentualnym zastosowaniem badań przy pomocy ostukania młotkiem elementów metalowych, nakłucia szpikulcem elementów drewnianych, pomiaru grubościomierzem ultradźwiękowym lub badań przy pomocy lupy itp.

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

Próby:

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

Przeгляд – zespół czynności dotyczących jachtu, jego osprzętu żaglowego, mechanizmów, urządzeń, wyposażenia itp., realizowany poprzez sprawdzenie dokumentacji technicznej oraz przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób.

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

2.3 Forma i zakres nadzoru

2.3.1 PRS prowadzi nadzór klasyfikacyjny jachtu w formie nadzoru bezpośredniego lub nadzoru pośredniego.

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

2.3.3 Podczas okresowych przeglądów klasyfikacyjnych wyposażenie jachtu nieobjęte nadzorem klasyfikacyjnym może podlegać dodatkowej inspekcji PRS, po uzgodnieniu z administracją.

3 KLASA JACHTU

3.1 Zasady ogólne

3.1.1 PRS może nadać klasę jachtowi nowo zbudowanemu lub istniejącemu, a także potwierdzić, odnowić, zawiesić, unieważnić lub przywrócić klasę jachtowi istniejącemu, klasyfikowanemu przez PRS.

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

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

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

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

Rejestr jachtów morskich jest publikacją, w której zawarte są informacje o jachtach w eksploatacji, posiadających ważne *Świadectwo klasy jachtu*.

3.1.6 Klasę nadaje się lub odnawia w zasadzie na okres 5 lat. Z uwagi na stan techniczny kadłuba jachtu, osprzętu żaglowego, urządzeń maszynowych lub elektrycznych, PRS może nadać jachtowi klasę na krótszy okres lub skrócić okres ważności klasy po przeglądzie dla odnowienia klasy, oznaczając to odpowiednim znakiem dodatkowym w symbolu klasy (patrz 3.4.3.1).

Z tego samego względu PRS może nie zwalniać jachtu przeznaczonego do celów rekreacyjnych z przeglądu pośredniego (patrz 3.4.4).

3.2 Zasadniczy symbol klasy

3.2.1 Nowy jacht zbudowany pod nadzorem (**bezpośrednim lub pośrednim**) PRS, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy, składający się ze znaku * oraz umieszczonego po nim znaku **yK** lub **yKM**:

- * **yK** – dla jachtów żaglowych bez silnika napędowego lub z silnikami napędowymi o łącznej mocy znamionowej mniejszej niż 75 kW;
- * **yKM** – dla jachtów motorowych niezależnie od mocy znamionowej silników napędowych oraz dla jachtów żaglowych, jeżeli łączna moc znamionowa ich silników napędowych jest równa lub większa niż 75 kW.

3.2.2 Jacht istniejący zbudowany pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy bez znaku *, odpowiednio:

yK lub **yKM**

3.2.3 Jacht istniejący zbudowany bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje zasadniczy symbol klasy bez znaku *, ujęty w nawiasy, odpowiednio:

(yK) lub **(yKM)**

3.2.4 Urządzenia maszynowe jachtu motorowego niezależnie od mocy znamionowej jego silników napędowych lub jachtu żaglowego o łącznej mocy znamionowej silników napędowych równej lub większej niż 75 kW, zbudowane pod nadzorem PRS, otrzymują po zakończeniu nadzoru nad ich montażem na jachcie i prób w ruchu następujący symbol klasy:

* **yPRM**

3.2.5 Urządzenia maszynowe jachtu motorowego niezależnie od mocy znamionowej jego silników napędowych lub jachtu żaglowego o łącznej mocy znamionowej silników napędowych równej lub większej niż 75 kW, zbudowane pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, otrzymują po zakończeniu przeglądu zasadniczego dla nadania jachtowi klasy PRS następujący symbol klasy:

yPRM

3.2.6 Urządzenia maszynowe jachtu motorowego niezależnie od mocy znamionowej jego silników napędowych lub jachtu żaglowego o łącznej mocy znamionowej silników napędowych równej lub większej niż 75 kW, zbudowane bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, otrzymują po zakończeniu przeglądu zasadniczego dla nadania jachtowi klasy PRS następujący symbol klasy:

(yPRM)

3.3 Stałe ograniczenia eksploatacyjne

Klasa jachtu jest nadawana pod warunkiem przestrzegania podczas jego eksploatacji następujących stałych ograniczeń eksploatacyjnych:

- prędkość jachtu powinna być odpowiednio dostosowana do warunków żeglugi;
- łączna liczba załogi i pasażerów znajdujących się na jachcie nie powinna być większa od maksymalnej liczby osób podanej w *Świadectwie klasy jachtu/ Tymczasowym świadectwie klasy jachtu*, a liczba przewożonych pasażerów nie powinna przekraczać 12 osób;
- jacht bez znaku wzmocnienia lodowego **L** nie powinien być eksploatowany w warunkach zalodzenia;
- należy stosować się do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa statecznościowego zawartych w *Przepisach* i w zatwierdzonej przez PRS *Informacji o stateczności*, o ile jest wymagana.

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

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

3.4.2 Znak ograniczenia rejonu żeglugi

3.4.2.1 Jeżeli jacht jest przeznaczony do żeglugi w rejonie ograniczonym i został zbudowany z zastosowaniem ulg dla określonego rejonu żeglugi, przewidzianych w poszczególnych częściach *Przepisów*, to za zasadniczym symbolem klasy dodaje się znaki **I**, **II**, **III** lub **V**, 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, żegluga po Morzu Bałtyckim i po innych morzach zamkniętych o podobnych warunkach żeglugowych;
- III** żegluga po morzach otwartych i zamkniętych w odległości 20 mil morskich od linii brzegu morskiego;
- V** żegluga po Zalewie Szczecińskim, Zalewie Wiślanym, po części Zatoki Pomorskiej położonej na południe od linii prostej łączącej Cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze oraz po części Zatoki Gdańskiej położonej na południe od linii prostej łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk, a także po innych wodach osłoniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz po morzach zamkniętych w odległości do 6 mil morskich od miejsca schronienia.

3.4.2.2 Dla jachtów o nieograniczonym rejonie żeglugi nie umieszcza się w symbolu klasy żadnego znaku rejonu żeglugi.

3.4.3 Znak ograniczenia okresu ważności klasy

3.4.3.1 Jeżeli w wyniku przeglądu stwierdzono konieczność skrócenia okresu ważności klasy do 2 lat (patrz 3.1.6), to do symbolu klasy jachtu, któremu nadaje się, odnawia lub przywraca klasę, dodaje się znak ograniczenia okresu ważności klasy:

< 2

Znak taki umieszcza się za zasadniczym symbolem klasy i znakiem ograniczenia rejonu żeglugi, o ile taki występuje.

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

3.4.4 Znak zwolnienia z przeglądu pośredniego

3.4.4.1 Jeżeli jacht ze względu na wiek, przeznaczenie, stan techniczny i długość kadłuba zgodnie z 5.1.5 nie podlega przeglądowi pośredniemu, to do symbolu klasy dodaje się znak zwolnienia z przeglądu pośredniego:

x

Znak taki umieszcza się za znakiem ograniczenia okresu ważności klasy, o ile taki występuje.

3.4.4.2 Jachtowi, który ze względu na osiągnięty wiek zaczyna podlegać przeglądom pośrednim, podczas przeglądu dla odnowienia lub przywrócenia klasy usuwa się z symbolu klasy znak zwolnienia z przeglądu pośredniego.

3.4.5 Znak niezatapialności

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

n

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

3.4.6 Znak typu

3.4.6.1 W celu scharakteryzowania typu, konstrukcji i napędu jachtu, w symbolu klasy umieszcza się znak typu:

- r** – jacht wyczynowy
- m** – jacht motorowy
- k** – katamaran
- t** – trimaran
- k/r** – katamaran wyczynowy
- k/m** – katamaran motorowy
- t/r** – trimaran wyczynowy
- t/m** – trimaran motorowy

Znaki te umieszcza się za znakiem niezatapialności, o ile taki występuje.

3.4.6.2 Dla typowych jachtów żaglowych nie przewiduje się dodatkowych znaków typu.

3.4.7 Znak ograniczenia warunków pogodowych

Jeżeli dla jachtu z ograniczonym rejonem żeglugi ogranicza się również warunki pogodowe określone dopuszczalną siłą wiatru, wówczas do symbolu klasy dodaje się znak złożony z liczby oznaczającej stopień skali Beauforta i litery B, np.:

8B

Znak ten umieszcza się za znakiem typu, o ile taki występuje.

3.4.8 Znak wzmocnienia lodowego

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

L

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

3.4.8.2 O konieczności nadania jachtowi znaku wzmocnień lodowych decyduje armator.

3.4.9 Znak ograniczenia pory dnia

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

d

Znak ten umieszcza się na końcu symbolu klasy.

3.5 Dodatkowe informacje opisowe

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

4 NADANIE KLASY

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

4.2 Szczegółowy zakres nadzoru nad budową oraz przeglądu zasadniczego jachtu w budowie ustala, w porozumieniu z Centralą PRS, Placówka PRS nadzorująca dany jacht. Podczas ustalania zakresów nadzoru i przeglądu należy uwzględnić wymagania *Przepisów*, zatwierdzonej dokumentację i lokalne warunki budowy.

4.3 PRS może przyjąć do klasyfikacji jacht istniejący, który ma ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej, pod warunkiem przedstawienia tego jachtu do przeglądu zasadniczego dla nadania klasy w zakresie należnego przeglądu okresowego. Zakres tego przeglądu może być rozszerzony w zależności od wieku i stanu technicznego kadłuba, urządzeń i wyposażenia jachtu.

Po pozytywnym przeglądzie PRS może nadać klasę takiemu jachtowi na okres ważności posiadanego *Świadectwa klasy*.

4.4 Jacht istniejący, który uprzednio nie był klasyfikowany lub którego klasa nadana przez inną instytucję klasyfikacyjną utraciła ważność, może być przyjęty do klasyfikacji i poddany przeglądowi zasadniczemu w zakresie ustalonym przez PRS na podstawie wymagań dla przeglądu dla odnowienia klasy, w zależności od wieku i stanu technicznego kadłuba, urządzeń i wyposażenia jachtu.

4.5 Przy zgłaszaniu do klasyfikacji jachtu istniejącego z klasą innej instytucji klasyfikacyjnej lub jachtu, który uprzednio nie był klasyfikowany, należy przedstawić dokumentację techniczną w zakresie każdorazowo uzgodnionym z Centralą PRS, przy czym w uzasadnionych sytuacjach PRS może w ogóle zrezygnować z tego wymagania.

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

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

Jacht z oznakowaniem CE nie podlega podczas przeglądu zasadniczego badaniom stateczności i pływerności, jeżeli podczas certyfikacji zastosowano moduł A1. Jeżeli przy certyfikacji zastosowano moduł B lub G, wówczas zakres przeglądu można ograniczyć do oceny stanu technicznego jachtu i działania wszystkich urządzeń i instalacji. Jacht certyfikowany przez PRS według modułu B i G jest przy klasyfikacji traktowany jak jacht zbudowany pod nadzorem PRS i w symbolu klasy otrzymuje znak *.

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

5 UTRZYMANIE KLASY

5.1 Zasady ogólne

5.1.1 Warunkiem utrzymania klasy jest:

- utrzymanie w należytych stanie jachtu – jego kadłuba, osprzętu żaglowego, urządzeń i wyposażenia,
- eksploataowanie jachtu zgodnie z warunkami określonymi w *Świadectwie klasy jachtu*, zgodnie z wytycznymi podanymi przez producentów urządzeń i wyposażenia oraz z zasadami dobrej praktyki morskiej,
- przeprowadzanie przeglądów okresowych w wyznaczonych terminach,
- **spełnienie warunków klasy** w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych.

5.1.2 Wszystkie jachty o długości L_L równej 24 m lub większej podlegają przeglądom okresowym zgodnie z wymaganiami *Części I – Zasady klasyfikacji, Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*, a jachty żaglowe dodatkowo przeglądom okresowym osprzętu żaglowego.

5.1.3 Postanowienia niniejszego rozdziału dotyczą jachtów o długości L_L mniejszej niż 24 m. Jachty te podlegają następującym przeglądom okresowym:

- przegląd pośredni,
- przegląd dla odnowienia klasy.

5.1.4 Przegląd pośredni ma na celu stwierdzenie, czy kadłub i jego wyposażenie, osprzęt żaglowy, urządzenia maszynowe i instalacje jachtu są utrzymane w należyтым stanie.

5.1.5 Z przeglądu pośredniego zwolnione mogą być wyłącznie jachty rekreacyjne o długości kadłuba L_H nie większej niż 15 m, w dobrym stanie technicznym, których wiek liczony od daty zakończenia budowy do daty zakończenia nowego cyklu klasyfikacyjnego nie przekracza:

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

5.1.6 Jeżeli wiek jachtu, liczony od daty budowy, w dowolnym momencie danego cyklu klasyfikacyjnego przekracza wartości podane w 5.1.1, to jacht taki podlega przeglądowi pośredniemu w tym cyklu klasyfikacyjnym.

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

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

5.2 Terminy przeglądów okresowych

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

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

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

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

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

5.2.6 Przegląd dla odnowienia klasy

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

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

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

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

5.3 Zakresy przeglądów okresowych

5.3.1 Przegląd pośredni

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

- .1 przegląd następujących elementów kadłuba i wyposażenia oraz osprzętu żaglowego, w tym oględziny w zakresie możliwym do przeprowadzenia oraz wymienione niżej pomiary i próby działania:
 - poszycia kadłuba,
 - stępki, płetwy balastowej, sworzni balastowych, wsporników wałów, środków ochrony przeciwkorozyjnej,
 - płetwy steru, wspornika steru, łożyskowania steru, pomiar luzów w łożyskach,
 - śruby napędowej,
 - pomiar luzu w łożysku wału śrubowego, o ile jest to możliwe bez demontażu wału,
 - otworów w poszyciu, armatury burtowej,
 - nadburcia, relingów, kosza dziobowego i rufowego,
 - masztów, zamocowania masztów, okuć masztowych,
 - salingów, bomów i innych drzewc,
 - podwiesi wantowych i sztagowników,
 - ocena zużycia elementów łączników, olinowania stałego oraz końcówek (walcowanych, Norsemana, splotów, końcówek zalewanych),
 - pokładu, pokładówek, kokpitów, otworów pokładowych i ich zamknięć,
 - urządzeń sterowych (głównych i awaryjnych), próby działania,
 - urządzeń kotwicznych (kotwic, łańcuchów, lin, wciągarek, stoperów, kluz), próby działania wciągarek,
 - urządzeń cumowniczych (cum, liny holowniczej, kabestanów, kluz, knag, pachołków),
 - instalacji gazu ciekłego wraz z próbami działania.
- .2 przegląd urządzeń maszynowych wraz z instalacjami rurociągów oraz instalacji elektrycznych:
 - próby działania silnika napędowego,
 - próby działania silników pomocniczych,
 - próby działania zdalnego zamykania zaworów na zbiornikach paliwa,
 - próby działania instalacji wentylacyjnych, w szczególności wentylacji siłowni,
 - próby działania pomp zawieszonych i z niezależnym napędem,
 - próby działania instalacji zęzowej i ściekowej,
 - oględziny i próby działania prądnic i baterii akumulatorów oraz urządzeń do przetwarzania energii elektrycznej,
 - oględziny i próby działania rozdzielnic i przyłączy zasilania z lądu,
 - oględziny i próby działania napędów elektrycznych,
 - próby działania oświetlenia pomieszczeń,
 - próby działania latarni sygnałowo-pozycyjnych,
 - próby działania systemów sygnalizacji i automatyzacji,
 - oględziny i próby działania instalacji gaśniczych.

5.3.2 Przegląd dla odnowienia klasy

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

- .1 przegląd kadłuba i wyposażenia:
 - oględziny kadłuba od wewnątrz, wiązań, grodzi, poszycia pokładów, rurociągów, zez,
 - oględziny zamocowania płetwy balastowej lub urządzenia mieczowego,
 - oględziny skrajników, skrzyni łańcuchowej, zamocowania balastu wewnętrznego,
 - oględziny wewnętrzne armatury burtowej, o ile jest to możliwe ze względu na konstrukcję tej armatury,
 - oględziny wewnętrzne układu zawieszenia płetwy steru,
 - oględziny fundamentów silników i mechanizmów,
 - oględziny dostępnych elementów mocujących zbiorniki wstawiane,
 - oględziny zbiorników integralnych i wstawianych oraz próby szczelności w zależności od wyników ich oględzin,
 - próby szczelności zamknięć otworów pokładowych w zależności od wyników oględzin;
- .2 pomiary grubości elementów konstrukcyjnych kadłuba jachtów metalowych w zależności od wyników ich oględzin;
- .3 pomiary grubości spawanych masztów stalowych, w tym w pobliżu spoin;
- .4 oględziny, pomiary i próby następujących urządzeń maszynowych, które wymagane są w zakresie nie szerszym niż niezbędny dla prawidłowej oceny ich stanu technicznego:
 - silnika napędowego – oględziny elementów ważnych dla prawidłowej pracy silnika, mechanizmów i urządzeń zawieszonych na silniku, zamocowania silnika do fundamentu,
 - przekładni,
 - sprzęgła,
 - wałów pośrednich i oporowych łącznie z łożyskami,
 - pomp z napędem niezależnym,
 - oględziny i próby działania instalacji wody chłodzącej, paliwa, spalinowej i hydraulicznej,
 - oględziny instalacji wentylacyjnych,
 - oględziny torów kablowych i przejść kabli przez przegrody,
 - pomiar rezystancji izolacji sieci elektrycznej w zależności od wyników oględzin,
 - oględziny ochrony odgromowej i uziemienia,
 - sprawdzenie przyrządów pomiarowych i kontrolnych;
- .5 przegląd wału śrubowego.

5.4 Przeglądy doraźne

5.4.1 Postanowienia ogólne

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

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

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

5.4.2 Przegląd poawaryjny

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

Obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do PRS awarii ciąży na armatorze.

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

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

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

6 ZAWIESZENIE I UTRATA KLASY

6.1 Klasa jachtu zostaje zawieszona automatycznie z następujących przyczyn:

- .1 uszkodzenie kadłuba, osprzętu żaglowego, awaria urządzeń, instalacji lub wyposażenia, objętych wymaganiami *Przepisów*,
- .2 przekroczenie warunków eksploatacyjnych, określonych w *Świadectwie klasy jachtu*,
- .3 przekroczenie przewidzianego w *Przepisach* terminu przeglądu dla odnowienia klasy lub przeglądu pośredniego, o ile obowiązuje,
- .4 przekroczenie terminów **spełnienia warunków klasy**,
- .5 zmiana armatora, portu macierzystego lub parametrów technicznych jachtu,
- .6 nieuiszczenie przez armatora opłat za czynności nadzorcze w uzgodnionym terminie. O zamiarze zawieszenia klasy z tego powodu PRS informuje armatora z miesięcznym wyprzedzeniem. Przywrócenie klasy następuje automatycznie po uregulowaniu tych opłat.

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

6.2 Utrata klasy jachtu następuje z wymienionych poniżej przyczyn:

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

Jacht, który utracił klasę, może być na wniosek armatora poddany przeglądowi w celu przywrócenia klasy. Zakres przeglądu każdorazowo ustala PRS.

7 DOKUMENTACJA TECHNICZNA

7.1 Dokumentacja klasyfikacyjna jachtu w budowie

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

Wymienione w 7.2 do 7.7 pozycje dokumentacji mogą być odpowiednio łączone na jednym rysunku, pod warunkiem pokazania wszystkich wymaganych informacji.

Dla jachtów o długości L_L równej 24 m lub większej, tam gdzie niniejsze *Przepisy* odsyłają do *Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*, dokumentacja klasyfikacyjna powinna odpowiadać tym *Przepisom*.

7.2 Dokumentacja ogólna

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

7.3 Dokumentacja kadłubowa

- .1 Zład poprzeczny z podaniem wskaźników klasyfikacyjnych.
- .2 Zład wzdłużny.
- .3 Rysunek konstrukcyjny pokładu, pokładówek i nadbudówek.
- .4 Opis technologii budowy kadłuba jachtu.
- .5 Rozwinięcie poszycia dla jachtów z poszyciem metalowym.
- .6 Plan laminowania kadłuba i pokładu dla jachtów z laminatu.
- .7 Rysunek fundamentu silnika napędowego.
- .8 Rysunek zamocowania masztów, podwiesi wantowych i sztagowników.
- .9 Obliczenia konstrukcji kadłuba dla jachtów wyczynowych (do wglądu).

7.4 Dokumentacja wyposażenia kadłuba

- .1 Plan otworów w pokładzie, pokładówkach i nadbudówkach, z uwidocznieniem wysokości zrębnic i konstrukcji zamknięć otworów.
- .2 Plan urządzenia sterowego, rysunek steru, jego ułożyskowania, rysunek trzonu sterowego.
- .3 Rysunek balastu i jego zamocowania.
- .4 Plan urządzenia kotwicznego i urządzeń cumowniczych – dla wskaźnika wyposażenia, W , mniejszego niż 90 m² wystarcza informacja w *Opisie technicznym*.
- .5 Plan otworów w poszyciu dna i burt z ich rozmieszczeniem i armaturą.
- .6 Rysunek sztormrelingu, kosza dziobowego i rufowego, zabezpieczeń chroniących załogę przed wypadnięciem za burtę oraz rysunek lub opis rozwiązań/urządzeń umożliwiających wejście z wody (powrót) na pokład.
- .7 Plan wentylacji – przy prostych instalacjach wystarczy oznaczyć otwory wentylacyjne na *Planie ogólnym* i zamieścić odpowiednią informację w *Opisie technicznym*.

- .8 Schemat instalacji gazu ciekłego – dla instalacji z jedną butlą zasilającą o masie gazu nie większej niż 3 kg wystarcza odpowiednia informacja w *Opisie technicznym*.
- .9 Plan postępowania ze śmieciami (przy liczbie osób nie mniejszej niż 15).

7.5 Dokumentacja urządzeń maszynowych

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

7.6 Dokumentacja urządzeń elektrycznych

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

7.7 Dokumentacja osprzętu żaglowego

- .1 Plan ożaglowania z podaniem środków ożaglowania i środka bocznego oporu (do wglądu).
- .2 Plan masztów i olinowania stałego z podaniem łączników olinowania.
- .3 Rysunki masztów z okuciami.
- .4 Rysunki salingów, bomów i innych drzewc.
- .5 Obliczenia omasztowania i olinowania (do wglądu).

7.8 Dokumentacja klasyfikacyjna jachtu w przebudowie i odbudowie

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

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

Wykaz zmian obowiązujących od 1 lipca 2020 r.

<i>Pozycja</i>	<i>Tytuł/Temat</i>	<i>Źródło</i>
5.1.1, 6.1.4	Zastąpienie określenia "zalecenie" określeniem "warunek"	Decyzja IACS
2.2	Dodanie dwóch określeń	Działania po audycie
2.3, 2.3.1	Zmiana tytułu i nowy punkt	Działania po audycie