

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY

PUBLIKACJA NR 54/P

ALTERNATYWNE SYSTEMY NADZORU KADŁUBA

2016
lipiec

Publikacje P (Przepisowe) wydawane przez Polski Rejestr Statków są uzupełnieniem lub rozszerzeniem Przepisów i stanowią wymagania obowiązujące tam, gdzie mają zastosowanie.



GDAŃSK

Publikacja Nr 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba – lipiec 2016, została zatwierdzona przez Zarząd Polskiego Rejestru Statków S.A. w dniu 24 czerwca 2016 r. i wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2016 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2016

PRS/OP, 06/2016

SPIS TRESCI

	str.
1 Postanowienia ogólne	5
1.1 Zakres zastosowania	5
1.2 Określenia	5
2 Zadźór stały kadłuba (CHS)	5
2.1 Zasady ogólne	5
3 Skonsolidowany system nadzoru kadłuba (CSS)	6
3.1 Zasady ogólne	6
3.2 Inspekcje przeprowadzane przez Armatora	6
3.3 Inspekcje przeprowadzane przez PSC, Administrację państwa bandery, ubezpieczycieli	7
3.4 Wspólne nadzory armatora i terminalu w czasie operacji ładunkowych	7
3.5 Przeglądy PRS	7
3.6 Ocena technicznego stanu kadłuba	8
Załącznik Zasady szkolenia i upoważniania do inspekcji armatorskich	9

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 Wymagania niniejszej *Publikacji* mają zastosowanie, w zakresie uzgodnionym z PRS, do statków klasyfikowanych przez PRS i są rozszerzeniem wymagań dotyczących nadzoru PRS nad kadłubem statku, określonych w *Przepisach klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji*.

1.2 Określenia

Dodatkowo do określeń zawartych w *Części I – Zasady klasyfikacji* wprowadza się następujące określenia:

Alternatywne systemy nadzoru – systemy nadzoru klasyfikacyjnego, w których przeglądy okresowe wymagane Przepisami, przeprowadzane bezpośrednio przez inspektora PRS, są w określonym stopniu, zastąpione innymi formami nadzoru.

Nadzór stały kadłuba (CHS) – system nadzoru polegający na planowym rozłożeniu, na okres pięciu lat, przeglądów wymaganych dla odnowienia klasy statku określonych elementów kadłuba. Wykaz tych elementów (zbiorników, pomieszczeń, wyposażenia kadłubowego) opracowuje armator. Wykaz podlega uzgodnieniu z PRS. Pozostałe elementy kadłuba i jego wyposażenia podlegają przeglądowi bezpośrednim w zakresie określonym dla każdego przeglądu okresowego.

Skonsolidowany system nadzoru kadłuba (CSS) – system nadzoru polegający na ciągłym monitorowaniu stanu technicznego kadłuba, prowadzony przez armatora w ścisłej współpracy z PRS. Przeglądy okresowe i doraźne przeprowadzane są przez inspektora PRS w zakresie uwzględniającym wyniki inspekcji przeprowadzanych przez armatora, PSC, Administrację państwa bandery lub załadowcę.

2 NADZÓR STAŁY KADŁUBA (CHS)

2.1 Zasady ogólne

2.1.1 Na pisemny wniosek armatora nadzorem stałym może być objęty kadłub statku nowego lub istniejącego – z wyjątkiem kadłuba zbiornikowca olejowego, masowca, chemikaliowca, gazowca, statku kombinowanego i drobnicowca. W przypadku statku istniejącego, któremu nadaje się klasę PRS, PRS może kontynuować nadzór stały prowadzony przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną i uznać przeglądy przeprowadzone przez tę instytucję.

2.1.2 Nadzór stały kadłuba może być w zasadzie stosowany na statku w wieku do 15 lat. Możliwość objęcia nadzorem stałym kadłuba statku w wieku powyżej 15 lat lub kontynuacji takiego nadzoru, podlega każdorazowo odrębnemu rozpatrzeniu przez PRS. Rozpoczęcie nadzoru stałego nad kadłubem statku istniejącego może nastąpić tylko w czasie przeglądu dla odnowienia klasy.

Jeżeli zostanie przyjęty taki system, to wszystkie wymagania danego przeglądu kadłuba dla odnowienia klasy powinny zostać spełnione przed końcem pięcioletniego okresu klasyfikacyjnego.

2.1.3 PRS może cofnąć zgodę na stosowanie nadzoru stałego z powodu pogorszenia się stanu technicznego kadłuba lub z powodu nieprzedstawienia poszczególnych jego elementów do przeglądu w wyznaczonym terminie.

2.1.4 PRS może zaniechać prowadzenia nadzoru stałego kadłuba na pisemny wniosek armatora.

2.1.5 Zaniechanie nadzoru stałego powoduje konieczność przeprowadzenia przeglądu kadłuba w zakresie odnowienia klasy.

2.1.6 Podczas każdego pięcioletniego cyklu klasyfikacyjnego wszystkie elementy powinny być poddane, w regularnych odstępach czasu, oględzinom, pomiarom i próbom, jeśli są wymagane. Okres pomiędzy kolejnymi przeglądami poszczególnych elementów nie powinien być dłuższy niż 5 lat. W uzasadnionych przypadkach PRS może określić inne odstępy między kolejnymi przeglądami. Dla statków w wieku powyżej 10 lat zbiorniki balastowe należy poddawać oględzinom dwukrotnie w ciągu

każdego pięcioletniego cyklu klasyfikacyjnego, tj. podczas przeglądu pośredniego i podczas przeglądu dla odnowienia klasy wykonywanego w systemie nadzoru stałego.

2.1.7 Wykaz elementów kadłuba objętych nadzorem stałym zawarty jest w statusie statku.

2.1.8 Ustalenie harmonogramu przeglądów poszczególnych elementów w nadzorze stałym pozostawia się w gestii armatora. Zaleca się, aby terminy przeglądów i prób przypadły w terminach przeglądów okresowych i były tak dalece, jak to jest praktycznie możliwe, równomiernie rozłożone na poszczególne okresy roczne.

2.1.9 Przeglądy elementów kadłuba w nadzorze stałym przeprowadzane są wyłącznie przez inspektora PRS. **Inspektor może rozszerzyć zakres przeglądu o inne elementy jeżeli w trakcie przeglądów stwierdzono uszkodzenia.**

3 SKONSOLIDOWANY SYSTEM NADZORU KADŁUBA (CSS)

3.1 Zasady ogólne

3.1.1 Na pisemny wniosek armatora skonsolidowanym systemem nadzoru może być objęty kadłub nowego lub istniejącego statku towarowego przeznaczonego do przewozu ładunków suchych. Rozpoczęcie skonsolidowanego systemu nadzoru kadłuba statku istniejącego może nastąpić tylko w czasie przeglądu dla odnowienia klasy.

3.1.2 PRS może cofnąć zgodę na stosowanie skonsolidowanego systemu nadzoru kadłuba z powodu pogorszenia się stanu technicznego kadłuba lub z powodu nieterminowego przedstawienia poszczególnych sprawozdań z inspekcji armatorskich.

3.1.3 PRS może zaniechać prowadzenia skonsolidowanego systemu nadzoru kadłuba na pisemny wniosek armatora.

3.1.4 Zaniechanie nadzoru stałego powoduje konieczność przeprowadzenia przeglądu kadłuba w zakresie odnowienia klasy.

3.1.5 Inspekcje armatorskie mogą być przeprowadzone wyłącznie przez przeszkolonych i upoważnionych przez PRS członków załogi statku lub służb technicznych armatora. Zasady szkolenia i upoważniania podane są w Załączniku.

3.1.6 Armator zobowiązany jest prowadzić książkę zapisów, opracowaną w oparciu o wydany przez PRS formularz CSS-RB i w niej dokonywać wpisów potwierdzających prowadzenie skonsolidowanego nadzoru kadłuba.

3.2 Inspekcje przeprowadzane przez Armatora

3.2.1 Inspekcje ładowni należy przeprowadzać po każdym ich rozładowaniu.

3.2.2 Inspekcje zbiorników balastowych należy przeprowadzać co najmniej dwukrotnie pomiędzy przeglądami okresowymi wykonywanymi przez PRS. Okres pomiędzy inspekcjami nie powinien przekraczać 6 miesięcy. Zaleca się, aby druga z tych inspekcji była przeprowadzona nie wcześniej niż 30 dni przed przeglądem okresowym PRS.

3.2.3 Inspekcje zbiorników paliwowych, olejowych i wody słodkiej należy przeprowadzać przy każdej występującej możliwości.

3.2.4 Inspekcje przestrzeni wolnych, koferdamów i wszystkich pomieszczeń poniżej pokładu wolnej burty należy przeprowadzać co najmniej raz pomiędzy przeglądami okresowymi PRS. Zaleca się, aby inspekcja taka była przeprowadzona nie wcześniej niż 60 dni przed przeglądem przez PRS.

3.2.5 Zakres inspekcji armatorskiej powinien obejmować:

- oględziny szczegółowe poszycia i konstrukcji wewnętrznych;

- oględziny szczegółowe połączeń spawanych czołowych i pachwinowych;
- oględziny powłok ochronnych.

3.2.6 Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące rejony:

- wręgi burtowe z ich zakończeniami i przyległym poszyciem;
- poszycie pokładu wraz z przyległymi usztywnieniami;
- poszycie dna wraz z przyległymi usztywnieniami;
- grodzie wodoszczelne i olejuszczelne;
- zębnice i pokrywy lukowe.

3.2.7 Wszelkie uszkodzenia konstrukcji kadłuba, przekraczające dopuszczalne granice (włączając w to wygięcia, wybrzuszenia wybożenia, korozję rowkową, oderwania lub pęknięcia) oraz wszelkie rozległe ubytki korozyjne, przekraczające dopuszczalne wielkości i mogące spowodować utratę wytrzymałości lub szczelności kadłuba, powinny być niezwłocznie zgłoszone do PRS w celu ustalenia przez PRS warunków dla przywrócenia należnego technicznego stanu kadłuba.

3.2.8 Z każdej inspekcji armatorskiej należy sporządzić sprawozdanie i przekazać je niezwłocznie do PRS.

3.3 Inspekcje przeprowadzane przez PSC, Administrację państwa bandery, ubezpieczycieli

3.3.1 Armator zobowiązany jest powiadomić PRS o każdym przypadku inspekcji kontrolnej przeprowadzanej przez PSC, Administrację państwa bandery lub ubezpieczycieli.

3.3.2 Armator zobowiązany jest zadbać o uzyskanie raportu z inspekcji przeprowadzonej przez każdy z uprawnionych do jej przeprowadzenia organów inspekcyjnych wymienionych w 3.3.1.

3.3.3 Armator zobowiązany jest przekazać niezwłocznie do PRS raport z każdej inspekcji przeprowadzonej przez jakiegokolwiek organ inspekcyjny.

3.3.4 Armator zobowiązany jest zlecić PRS przegląd, jeżeli wyniki inspekcji przeprowadzonych przez PSC, Administrację państwa bandery lub ubezpieczycieli ujawniły uszkodzenia i/lub braki mające wpływ na utrzymanie klasy statku.

3.4 Wspólne nadzory armatora i terminalu w czasie operacji ładunkowych

3.4.1 Wszystkie operacje ładunkowe powinny być prowadzone pod ciągłym nadzorem załogi statku i zgodnie z uzgodnionym planem ładunkowym.

3.4.2 W czasie przeprowadzania na statku operacji ładunkowych powinien być prowadzony ciągły nadzór nad obciążeniem konstrukcji kadłuba i nad jego stanem technicznym.

3.4.3 Każde przeciążenie konstrukcji i/lub uszkodzenie kadłuba wynikające z tego przeciążenia lub wynikające z niewłaściwej pracy urządzeniami przeładunkowymi należy odnotować w sprawozdaniu armatorskim, a sprawozdanie to przekazać niezwłocznie do Centrali PRS.

3.5 Przeglądy PRS

3.5.1 Armator zobowiązany jest zgłosić statek do przeglądu rocznego, pośredniego i przeglądu dla odnowienia klasy w terminach wynikających z *Części I – Zasady klasyfikacji* i określonych w statusie statku.

3.5.2 Armator zobowiązany jest zgłosić statek do przeglądu doraźnego w każdym przypadku wejścia statku na mieliznę, stwierdzenia jakichkolwiek uszkodzeń kadłuba i jego wyposażenia lub wykrycia jakichkolwiek braków wyposażenia kadłubowego.

3.5.3 PRS przeprowadza przeglądy w zakresie określonym w *Części I – Zasady klasyfikacji*. Przy ustaleniu zakresu przeglądu brane są pod uwagę wyniki inspekcji przeprowadzonych przez Armatora, PSC, Administrację państwa bandery, ubezpieczycieli i terminale.

3.5.4 Z każdego przeglądu inspektor PRS sporządza sprawozdania na formularzach PRS.

3.6 Ocena technicznego stanu kadłuba

3.6.1 Armator zobowiązany jest przekazać do PRS sprawozdania z inspekcji armatorskich oraz sprawozdania z inspekcji przeprowadzonych przez PSC, Administrację państwa bandery, ubezpieczycieli i terminale.

3.6.2 W oparciu o sprawozdania z przeglądów PRS oraz sprawozdania otrzymane od Armatora, Centrala PRS ocenia stan techniczny kadłuba, formułuje zalecenia oraz podejmuje decyzję o utrzymaniu skonsolidowanego systemu nadzoru lub o jego zaniechaniu.

3.6.3 Wszystkie zalecenia muszą być wykonane w terminie wyznaczonym przez PRS.

ZASADY SZKOLENIA I UPOWAŻNIANIA DO INSPEKCJI ARMATORSKICH

1. Uprawnionym do dokonywania inspekcji armatorskich w systemie CSS może być oficer pokładowy lub inspektor techniczny armatora (dalej zwany oficerem).
2. Uprawnienia nadaje się na wniosek armatora.
3. Uprawnienie oficera do dokonywania inspekcji w systemie CSS jest nadawane imiennie i jest ważne w czasie zatrudnienia u armatora, który złożył wniosek o uprawnienie.
4. Uprawnienie jest wydawane po przeszkoleniu oficera przez PRS.
5. Szkolenie oficera składa się ze szkolenia teoretycznego i szkolenia praktycznego.
6. Szkolenie teoretyczne obejmuje zakres wiadomości zawarty w następujących podręcznikach i publikacjach:
 - IMO, Resolution A.866(20), Guidance to Ships' Crews and Terminal Personnel for Bulk Carrier Inspections;
 - IACS, Bulk Carriers, Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure;
 - IACS, General Cargo Ships, Guidelines for Surveys, Assessment and Repair of Hull Structure;
 - PRS, Publication No. 39/P – Hull Surveys of Bulk Carriers;
 - ABS, Coating Systems, A Guidance Manual for Field Surveyors;
 - IACS, Shipbuilding and Repair Quality Standard;
 - WITHERBY – Inspection, repair and maintenance of ship structure;
 - PRS – Instrukcja dla inspektorów.
7. Szkolenie praktyczne oficera obejmuje:
 - przeprowadzenie wspólnie z inspektorem PRS przeglądów ogólnych i szczegółowych co najmniej 3 ładowni, 5 zbiorników balastowych, 1 zbiornika olejowego, 2 przestrzeni wolnych i 2 koferdamów oraz przeglądów zestawu sterowego, zaworów dennych i burtowych, wind kotwicznych i cumowniczych;
 - przeprowadzenie oceny stanu technicznego wybranych węzłów konstrukcyjnych i urządzeń;
 - określanie technologii napraw;
 - wypełnienie sprawozdań z inspekcji armatorskich;
 - informowanie PRS i biura Armatora o inspekcjach armatorskich i innych inspekcjach.
8. Po zakończeniu szkolenia oficer otrzymuje upoważnienie PRS do wykonywania inspekcji armatorskich w ramach systemu CSS.

Wykaz zmian obowiązujących od 1 lipca 2016 roku

<i>Pozycja</i>	<i>Tytuł/Temat</i>	<i>Źródło</i>
2.1.2	Zasady ogólne	IACS UR Z6 Rev6 Jun 2015
2.1.9	Zasady ogólne	IACS UR Z6 Rev6 Jun 2015