

# *Polski Rejestr Statków*

## **PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY OKRĘTÓW WOJENNYCH**

### **CZĘŚĆ I ZASADY KLASYFIKACJI**

2008



GDAŃSK

# *Polski Rejestr Statków*

## **PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY OKRĘTÓW WOJENNYCH**

### **CZĘŚĆ I ZASADY KLASYFIKACJI**

2008

GDAŃSK

## **PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY OKRĘTÓW WOJENNYCH**

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 urządzenia chłodnicze
- Część VII – Silniki, mechanizmy, kotły i zbiorniki ciśnieniowe
- Część VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania
- Część X – Wyposażenie konwencyjne

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

*Przepisy klasyfikacji i budowy okrętów wojennych – 2008* zostały pozytywnie zaopiniowane przez Radę Techniczną w dniu 9 maja 2008 r.

*Część I – Zasady klasyfikacji, 2008*, została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 24 czerwca 2008 r. i wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2008 r.

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

- do okrętów wojennych nowych, dla których podpisanie kontraktu nastąpi 1 sierpnia 2008 r. lub po tej dacie – w pełnym zakresie,
- do okrętów wojennych istniejących – od najbliższego przeglądu klasyfikacyjnego.

Rozszerzeniem i uzupełnieniem *Części I – Zasady klasyfikacji – 2008* są następujące publikacje PRS:

- Publikacja Nr 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych,
- Publikacja Nr 14/P – Zasady uznawania programów komputerowych,
- Publikacja Nr 47/P – Wymagania dotyczące bezpiecznego wejścia do przestrzeni zamkniętych,
- Publikacja Nr 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych,
- Publikacja Nr 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba.

## SPIS TREŚCI

	str.
<b>0 Struktura i zakres przepisów .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Postanowienia ogólne .....</b>	<b>7</b>
1.1 Zakres zastosowania .....	7
1.2 Określenia .....	8
<b>2 Zakres nadzoru .....</b>	<b>13</b>
<b>3 Klasa okrętu .....</b>	<b>14</b>
3.1 Zasady ogólne .....	14
3.2 Okres ważności klasy okrętu .....	14
3.3 Zasadniczy symbol klasy okrętu .....	14
3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy okrętu .....	15
3.4.1 Postanowienia ogólne .....	15
3.4.2 Znaki dodatkowe określające typ okrętu .....	16
3.4.3 Znaki dodatkowe określające ograniczenia wynikające ze stanu technicznego i zdolności żeglugowych okrętu .....	17
3.4.4 Znaki dodatkowe określające specjalne cechy konstrukcji kadłuba lub przystosowania okrętu .....	18
3.4.5 Znaki dodatkowe określające specjalistyczne wyposażenie maszynowe, elektryczne i chłodnicze okrętu .....	21
3.4.6 Znaki dodatkowe określające alternatywne metody nadzoru .....	23
3.4.7 Znaki dodatkowe określające przystosowanie okrętu do wymagań konwencji, kodeksów i postanowień międzynarodowych .....	24
3.5 Dodatkowe informacje opisowe .....	26
<b>4 Nadanie klasy okrętowi .....</b>	<b>27</b>
4.1 Zasady ogólne .....	27
4.2 Okręt zbudowany pod nadzorem PRS .....	27
4.2.1 Warunki nadania klasy PRS .....	27
4.2.2 Zakres dokumentacji technicznej .....	27
4.2.3 Zakres przeglądu zasadniczego .....	28
4.3 Okręt posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej .....	28
4.3.1 Warunki nadania klasy PRS .....	28
4.3.2 Zakres dokumentacji technicznej .....	29
4.3.3 Zakres przeglądu zasadniczego .....	30
4.4 Okręt, który uprzednio nie był klasyfikowany .....	31
4.4.1 Warunki nadania klasy PRS .....	31
4.4.2 Zakres dokumentacji technicznej .....	32
4.4.3 Zakres przeglądu zasadniczego .....	32
4.5 Okręt, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej .....	32

<b>5</b>	<b>Utrzymanie klasy – terminy i zakresy przeglądów</b>	<b>33</b>
5.1	Zasady ogólne	33
5.2	Terminy przeglądów okresowych	36
5.2.1	Przeгляд roczny	36
5.2.2	Przeгляд pośredni	36
5.2.3	Przeгляд dla odnowienia klasy	36
5.2.4	Przeгляд podwodnej części kadłuba	37
5.2.5	Przeгляд wałów śrubowych	37
5.2.6	Przeгляdy pędników	37
5.2.7	Przeгляdy kotłów	37
5.2.8	Przeгляд urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków	38
5.2.9	Przeгляdy wyposażenia konwencyjnego	38
5.3	Zakresy przeglądów okresowych rocznych	38
5.3.1	Przeгляд roczny kadłuba i jego wyposażenia	38
5.3.2	Przeгляд roczny urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych	39
5.3.3	Przeгляд roczny wyposażenia konwencyjnego	44
5.4	Zakresy okresowych przeglądów pośrednich	44
5.4.1	Przeгляд pośredni kadłuba i jego wyposażenia	44
5.4.2	Przeгляд pośredni urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych	45
5.4.3	Przeгляд pośredni wyposażenia konwencyjnego	45
5.5	Zakresy przeglądów dla odnowienia klasy	45
5.5.1	Przeгляд kadłuba dla odnowienia klasy nr 1 – okręt mający do 6 lat	45
5.5.2	Przeгляд kadłuba dla odnowienia klasy nr 2 – okręt mający od 6 do 12 lat	47
5.5.3	Przeгляд kadłuba dla odnowienia klasy nr 3 – okręt mający od 12 do 18 lat	47
5.5.4	Przeгляд kadłuba dla odnowienia klasy nr 4 i kolejnych – okręt mający powyżej 18 lat	48
5.5.5	Przeгляд urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych dla odnowienia klasy	48
5.6	Przeгляд podwodnej części kadłuba	51
5.6.1	Przeгляд okresowy podwodnej części kadłuba na doku	51
5.6.2	Pomiary grubości poszycia podwodnej części kadłuba	52
5.6.3	Przeгляд podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka	52
5.7	Przeгляdy okresowe wału śrubowego i pędników	53
5.7.1	Postanowienia ogólne	53
5.7.2	Przeгляд całkowity wału śrubowego	53
5.7.3	Przeгляд zmodyfikowany wału śrubowego	54
5.7.4	Przeгляд pędników	55
5.8	Przeгляdy okresowe kotłów	55
5.9	Przeгляdy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru	57

5.10	Przegląd odnowieniowy wyposażenia konwencyjnego .....	57
5.11	Zakres przeglądu okresowego urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków .....	58
5.12	Przeglądy doraźne .....	58
5.12.1	Postanowienia ogólne .....	58
5.12.2	Przegląd poawaryjny .....	59
5.13	Audyty .....	59
<b>6</b>	<b>Zawieszenie klasy okrętu .....</b>	<b>60</b>
6.1	Przyczyny powodujące zawieszenie klasy okrętu .....	60
6.1.1	Uszkodzenie okrętu .....	60
6.1.2	Przekroczenie warunków eksploatacyjnych określonych w Świadectwie klasy .....	60
6.1.3	Przekroczenie terminu przeglądu okresowego okrętu .....	60
6.1.4	Przekroczenie terminu wykonania zaleceń .....	61
6.2	Okręty z podwójną klasą .....	61
6.3	Informowanie Dowództwa Marynarki Wojennej .....	62
6.4	Przedłużenia okresu ważności klasy okrętu .....	62
<b>7</b>	<b>Utrata klasy okrętu i wykreślenie z rejestru PRS .....</b>	<b>63</b>
7.1	Przyczyny utraty klasy okrętu .....	63
7.2	Wykreślenie okrętu z Rejestru PRS .....	63
7.3	Informowanie Dowództwa Marynarki Wojennej .....	63
<b>8</b>	<b>Wyłączenie okrętu z eksploatacji i przywrócenie okrętu do eksploatacji po wyłączeniu .....</b>	<b>64</b>
<b>Załącznik 1 – Objaśnienie niektórych skrótów znaków dodatkowych .....</b>		<b>65</b>

## 0 STRUKTURA I ZAKRES PRZEPISÓW

**0.1** 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*.

**0.2** *Przepisy klasyfikacji i budowy okrętów wojennych*, zwane dalej *Przepisami*, 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 urządzenia chłodnicze,
- Część VII – Silniki, mechanizmy, kotły i zbiorniki ciśnieniowe,
- Część VIII – Urządzenia elektryczne i automatyka,
- Część X – Wyposażenie konwencyjne,

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

**0.3** Wymagania dodatkowe i uzupełniające zawarte są w odrębnie wydawanych Publikacjach P (Przepisowych), przywoływanych w poszczególnych częściach *Przepisów*.

## 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1 Zakres zastosowania

**1.1.1** *Przepisy klasyfikacji i budowy okrętów wojennych* mają zastosowanie do nawodnych okrętów wojennych, zwanych dalej okrętami, o wyporności 10 ton i większej, uprawiających żeglugę po morzach niearktycznych, niezależnie od ich rejonu żeglugi.

**1.1.2** *Przepisy* zawierają wymagania dla następujących typów okrętów:

- .1 fregata,
- .2 korweta,
- .3 stawiacz min,
- .4 niszczyciel min,
- .5 trałowiec,
- .6 okręt patrolowy,
- .7 ścigacz,
- .8 okręt desantowy,

- .9 okręt pomocniczy (okręt dowodzenia, okręt rozpoznawczy, okręt hydrograficzny, okręt zaopatrzeniowy),
- .10 okręt patrolowy przybrzeżny.

**1.1.3** Do okrętów nawodnych przeznaczonych do wspierania okrętów bojowych, takich jak okręty transportowe, okręty hydrograficzne, bazy pływające i inne stosuje się odpowiednio *Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich*, *Przepisy klasyfikacji i budowy małych statków morskich*, *Przepisy klasyfikacji i budowy łodzi motorowych* lub *Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich*.

**1.1.4** Niniejsza część *Przepisów* ma zastosowanie zarówno do nowych okrętów, jak i do okrętów w eksploatacji. Jeżeli gdziekolwiek w *Przepisach* mówi się o wieku okrętu, to wiek określa się od daty budowy.

**1.1.5** Dodatkowo zalecane wymagania dotyczące okrętów szybkich zawarte są w *Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeks HSC)*.

**1.1.6** Dodatkowo zalecane wymagania dotyczące ekranoplanów zawarte są w *Tymczasowych wytycznych dla ekranoplanów (Rez. MSC/Circ. 1054)*.

## 1.2 Określenia

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

- .1 Certyfikacja infrastruktury – postępowanie mające na celu stwierdzenie zgodności określonego wyposażenia okrętu z normą krajową, normą międzynarodową lub z odpowiednimi dokumentami porozumienia normalizacyjnego STANAG (np. infrastruktury lotniczej okrętu). Certyfikacja może dotyczyć również organizacji obsługi certyfikowanego wyposażenia.
- .2 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 6 lat) i obejmujący wszystkie należne przeglądy okresowe.
- .3 Data budowy – data zakończenia przeglądu zasadniczego dla nadania klasy okrętowi nowo zbudowanemu, stanowiąca podstawę do określenia wymagań dotyczących przeglądów okresowych. W razie znacznego opóźnienia wejścia okrętu do eksploatacji, w *Świadectwie klasy*, poza datą budowy, może być również podana data wejścia okrętu do eksploatacji. W przypadku jakiegokolwiek modyfikacji okrętu, określona dla niego data budowy pozostaje niezmienną. W przypadku całkowitej wymiany lub rozbudowy zasadniczej części kadłuba, takiej np. jak część dziobowa, rufowa lub środkowa, dla każdej takiej części podaje się datę przebudowy/modernizacji, stanowiącą podstawę do określenia zakresu przeglądów tej części.



- .4 Długość okrętu (długość  $L$ ) – 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 okrętach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę należy mierzyć w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny wodnicy konstrukcyjnej.
- .5 Jednostka szybka – jednostka zdolna do rozwinięcia maksymalnej prędkości, w m/s, równej lub większej niż  $3,7 V^{0,1667}$ , gdzie  $V$  = wyporność, w  $m^3$ , obliczona dla zanurzenia do projektowej wodnicy pływania.
- .6 Klasa okrętu wg normy NO-01-A002:1999 i/lub w dokumencie STANAG 1166 – klasa okrętu jest pojęciem stosowanym powszechnie przez marynarki wojenne, odnoszącym się do podstawowych cech okrętu wojennego, takich jak wielkość i przeznaczenie. Definicja ta nie ma zastosowania w niniejszych *Przepisach*.
- .7 Klasa okrętu wg PRS – zgodność konstrukcji, wykonania i stanu okrętu (kadłuba, urządzeń maszynowych, instalacji, wyposażenia) z właściwymi wymaganiami *Przepisów*, potwierdzona *Świadectwem klasy*. Definicja ta ma zastosowanie w niniejszych *Przepisach*.
- .8 Nadzór konwencyjny – nadzór pełniony z upoważnienia Marynarki Wojennej, mający na celu sprawdzenie zgodności konstrukcji i wyposażenia okrętu z wymaganiami konwencji, kodeksów i porozumień międzynarodowych, w zakresie ustalonym przez Marynarkę Wojenną;
- .9 Nadzór techniczny – nadzór obejmujący zainstalowane na okręcie urządzenia i systemy inne niż klasyfikacyjne, sprawowany dla stwierdzenia zgodności ich konstrukcji z wymaganiami konwencji, kodeksów i innych wymagań określonych przez zlecającego.
- .10 Niezatapialność – zdolność okrętu do zachowania wystarczającej rezerwy pływalności i stateczności, po zatopieniu pojedynczego przedziału lub grupy przedziałów przyległych. W obliczeniach uwzględnia się tylko jedno przebicie kadłuba i najbardziej niekorzystną kombinację zatopionych pomieszczeń w obrębie rozpatrywanego przedziału/grupy przedziałów.
- .11 Niezwłoczna i gruntowna naprawa – naprawa stała wykonana w czasie przeglądu w zadowalający sposób, usuwająca potrzebę wydania zaleceń terminowych.
- .12 Oględziny:
  - Oględziny zewnętrzne – czynności polegające na zewnętrznym obejrzeniu konstrukcji kadłuba, a także mechanizmu lub urządzenia, bez ich demontażu, mające na celu ogólną ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie potrzeby i zakresu dodatkowych oględzin wewnętrznych lub oględzin szczegółowych.

- Oględziny wewnętrzne – czynności polegające na obejrzeniu konstrukcji mechanizmu lub urządzenia w stanie rozmontowanym (częściowo lub całkowicie) lub na obejrzeniu urządzeń od wewnątrz (kotły, zbiorniki ciśnieniowe), mające na celu szczegółową ocenę ich stanu technicznego i ewentualne ustalenie zakresu dodatkowych pomiarów i prób.
  - Oględziny szczegółowe – czynności polegające na dokładnym obejrzeniu konstrukcji kadłuba znajdującej się w zasięgu ręki z ewentualnym zastosowaniem badań specjalistycznych np. ostukania młotkiem, badań za pomocą lupy, pomiarów itp.
- .13 Okręt wojenny** – jednostka pływająca wchodząca w skład marynarki wojennej i nosząca banderę wojenną.
- .14 Personel specjalistyczny** – osoby nie należące do załogi okrętu, lecz znajdujące się na nim w związku z wykonywaniem prac lub zadań specjalnych, np. pracownicy naukowcy, personel obsługujący laboratoria, robotnicy, personel inżynieryjno-techniczny, praktykanci i wykładowcy lub osoby zaangażowane w czasie prób morskich, itp.
- .15 Płaszczyzna podstawowa** – płaszczyzna pozioma przechodząca na owężu przez górną krawędź stępki płaskiej lub przez punkt styku wewnętrznej powierzchni poszycia ze stępką belkową.
- .16 Podwykonawca uznany** – firma lub osoba posiadająca ważne Świadectwo uznania PRS do wykonywania prac, pomiarów, badań nieniszczących, badań niszczących, itd. w zakresie i na warunkach określonych przez PRS.
- .17 Powłoki ochronne** – powłoki ochronne powinny być zazwyczaj epoksydowe lub równoważne. Inne rodzaje powłok mogą zostać zaakceptowane pod warunkiem ich stosowania i utrzymania zgodnie z warunkami określonymi przez producenta. Rozróżnia się następujące typy powłok:
- powłoki ochronne miękkie – powłoki, które pozostają zawsze miękkie i mogą zostać uszkodzone przez chodzenie, dotykanie, erozję, itp. Powłoki takie wytwarzane są zazwyczaj na bazie lanoliny, oleju roślinnego oraz innych substancji organicznych, a także nieorganicznych;
  - powłoki ochronne półtwarde – powłoki, które wysychając zmieniają swoje właściwości w taki sposób, że pozostają elastyczne i zachowują zdolność ochrony przeciwkorozyjnej przez okres co najmniej 3 lat;
  - powłoki ochronne twarde – powłoki, które pozostają zawsze twarde, zazwyczaj epoksydowe lub równoważne.
- .18 Próby działania, wytrzymałości, szczelności:**
- Próby działania – oględziny dokonywane w czasie pracy mechanizmu lub urządzenia, połączone z pomiarami istotnych parametrów pracy.

- Próby wytrzymałości:
    - próby wytrzymałości niszczące – reprezentatywne próbki zostają poddane obciążeniu, zwiększanemu aż do momentu zniszczenia próbki. Wielkość obciążenia niszczącego zostaje odnotowana w sprawozdaniu z próby;
    - próby wytrzymałości nieniszczące – przedmiot lub wyrób poddany jest obciążeniu próbnemu określone przez PRS. Przedmiot próby nie powinien ulec uszkodzeniu;
  - próby szczelności – przedmiot próby poddany jest działaniu czynnika ciekłego lub gazowego. Rodzaj czynnika, ciśnienie i sposób przeprowadzenia próby podlegają uzgodnieniu z inspektorem PRS.
- .19** Przegląd – zespół czynności nadzorczych, dotyczących okrętu, jego mechanizmów, urządzeń i wyposażenia, realizowany przez sprawdzenie dokumentacji technicznej oraz przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób. W ramach wspólnego systemu przeglądów prowadzony jest nadzór klasyfikacyjny i nadzór konwencyjny.
- .20** Przekrój poprzeczny – przekrój zawierający wszystkie elementy wzdłużne kadłuba, takie jak poszycie, wzdłużniki i wręgi wzdłużne pokładów, burt, dna zewnętrznego, dna wewnętrznego i grodzi wzdłużnych. W przypadku okrętów o wiązaniach poprzecznych przekrój poprzeczny zawiera przyległe wręgi z ich skrajnymi mocowaniami.
- .21** Przestrzenie reprezentatywne – przestrzenie, które w sposób najbardziej prawdopodobny odzwierciedlają stan innych przestrzeni tego samego typu i przeznaczenia z podobnym rodzajem powłok ochronnych. Podczas typowania przestrzeni reprezentatywnych należy brać pod uwagę historię użytkowania i napraw tych przestrzeni oraz występowanie w nich rejonów krytycznych i podejrzanych.
- .22** Rejony krytyczne – rejony, które zostały uznane za wymagające szczególnej kontroli, w oparciu o obliczenia lub na podstawie doświadczenia eksploatacyjnego rozpatrywanego okrętu, okrętów podobnych lub siostrzanych, (jeśli istnieją), jako podatne na pęknięcie, wyboczenie lub korozję, mogące mieć wpływ na integralność konstrukcji kadłuba.
- .23** Rejony podejrzane – rejony wykazujące znaczną korozję lub uznane przez inspektora za szczególnie podatne na uszkodzenia lub szybkie zużycie.
- .24** Stan powłok ochronnych twardych i półtwardych:
  - stan dobry – stan z małą korozją punktową;
  - stan zadowalający – stan z miejscowymi pęknięciami na krawędziach usztywnień i połączeń spawanych i/lub lekką korozją na 20% lub więcej rozpatrywanej powierzchni;
  - stan zły – stan z rozległymi pęknięciami powłoki na powierzchni 20 % lub więcej lub ze znacznymi wżerami na 10% lub więcej rozpatrywanej powierzchni.

- .25 Symbol klasy PRS** – zespół umownych znaków i oznaczeń, określających rodzaj okrętu, rodzaj nadzoru nad jego budową i w trakcie eksploatacji oraz cechy i ograniczenia eksploatacyjne, jeśli występują. Symbol klasy okrętu składa się z zasadniczego symbolu klasy oraz znaków dodatkowych i informacji opisowych.
- .26 System zapobiegania korozji** – za taki uznaje się zwykle:
- .1** powłoki ochronne twarde, lub
  - .2** powłoki ochronne twarde współpracujące z anodami.
- Inne rodzaje powłok mogą zostać zaakceptowane przez PRS pod warunkiem ich stosowania i utrzymania zgodnie z warunkami określonymi przez producenta.
- .27 Świadectwo zgodności** – świadectwo potwierdzające, że okręt i jego wyposażenie spełniają – w pełni lub częściowo (w zakresie określonym w świadectwie) – wymagania określonej konwencji, kodeksu lub porozumienia międzynarodowego;
- .28 Wejście na mieliznę** – niezamierzone dotknięcie dnem okrętu dna akwenu wodnego lub przeszkody morskiej, zgłoszone przez dowódcę jako wypadek morski.
- .29 Wysokość boczna** – pionowa odległość od płaszczyzny podstawowej do górnej krawędzi pokładnika najwyższego ciągłego pokładu, mierzona w płaszczyźnie owręza, przy burcie.
- .30 Zakończenie przeglądu** – przegląd uznaje się za zakończony, gdy zostały przeprowadzone wszystkie czynności określone w przepisach i wytycznych dla danego rodzaju przeglądu, zostały wykonane zalecone naprawy i uzupełnione wykryte braki, w sposób zapewniający okrętowi bezpieczne wyjście w morze i bezpieczną eksploatację. Zakończenie przeglądu potwierdzone jest nowym dokumentem tymczasowym lub wpisem do dokumentu pełnoterminowego. Data wystawienia dokumentu tymczasowego lub wpisu do dokumentu pełnoterminowego jest datą zakończenia przeglądu.
- .31 Załoga okrętu** – zespół ludzi kierujący okrętem oraz wykonujący zadania zgodnie z przeznaczeniem okrętu.
- .32 Zarządzanie jakością lub konfiguracją produktu** – postępowanie zgodne z wymaganiami NATO ujętymi w publikacjach dotyczących jakości (AQAP). Postępowanie to może być prowadzone przez upoważnioną osobę lub służbę w ramach nadzoru lub równoległe z nadzorem.
- .33 Zbiornik balastowy** – zbiornik zasadniczo przeznaczony do przewozu balastu wodnego.
- .34 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 okrętu obejmuje kadłub wraz z jego wyposażeniem, urządzenia maszynowe, elektryczne i chłodnicze łącznie z instalacjami, a także inne wyposażenie wymienione w *Przepisach*.

**2.2** Nadzór klasyfikacyjny okrętu obejmuje również stateczność, niezatapialność, ochronę przeciwpożarową i obronę przeciwwawaryjną na zasadach określonych w *Przepisach*.

**2.3** Na wniosek Marynarki Wojennej nadzorem technicznym mogą być objęte w całości lub częściowo urządzenia i systemy dotyczące bezpieczeństwa okrętu, ochrony środowiska morskiego, urządzenia dźwignicowe, pomieszczenia załogowe, itd. na zasadach zawartych w konwencjach, kodeksach, normach krajowych i międzynarodowych. W takim przypadku nadzór techniczny prowadzony jest na zasadach określonych w *Przepisach*.

**2.4** Jeżeli symbol klasy okrętu zawiera znaki dodatkowe, to związane z nimi elementy kadłuba, urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych oraz wyposażenia poddawane są przeglądom okresowym w terminach przeglądów klasyfikacyjnych na zasadach określonych w *Przepisach*.

---

### 3 KLASA OKRĘTU

#### 3.1 Zasady ogólne

**3.1.1** Na wniosek Marynarki Wojennej PRS może nadać klasę okrętowi wojennemu nowo zbudowanemu lub istniejącemu, a także potwierdzić, odnowić, unieważnić lub przywrócić klasę okrętowi wojennemu istniejącemu, klasyfikowanemu przez PRS.

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

**3.1.3** Klasę okrętu potwierdza się *Świadectwem klasy*.

**3.1.4** W *Świadectwie klasy* umieszcza się zasadniczy symbol klasy wraz ze znakami dodatkowymi i informacjami opisowymi.

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

#### 3.2 Okres ważności klasy okrętu

**3.2.1** Klasę okrętu nadaje się lub odnawia w zasadzie na okres 6 lat.

**3.2.2** Z uwagi na stan techniczny kadłuba, urządzeń maszynowych lub elektrycznych PRS może nadać okrętowi klasę na krótszy okres lub skrócić okres ważności klasy, oznaczając to odpowiednim znakiem dodatkowym w symbolu klasy okrętu – patrz 3.4.3.1.

**3.2.3** W uzasadnionych przypadkach PRS może przedłużyć okres ważności klasy okrętu.

#### 3.3 Zasadniczy symbol klasy okrętu

##### 3.3.1 Zasadniczy symbol klasy okrętu zbudowanego pod nadzorem PRS

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

\* **OKM**

**3.3.1.2** Urządzenia maszynowe zbudowane pod nadzorem PRS, którym po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.2) zostaje nadana klasa PRS, otrzymują następujący symbol klasy:

\* **PRM**

### **3.3.2 Zasadniczy symbol klasy okrętu zbudowanego pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej**

**3.3.2.1** Okręt istniejący zbudowany pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, któremu po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.3 i 4.5) zostaje nadana klasa PRS, otrzymuje następujący zasadniczy symbol klasy:

**OKM**

**3.3.2.2** Urządzenia maszynowe zbudowane pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, którym po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.3 i 4.5) zostaje nadana klasa PRS, otrzymują następujący symbol klasy:

**PRM**

### **3.3.3 Zasadniczy symbol klasy okrętu zbudowanego bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej**

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

**(OKM)**

**3.3.3.2** Urządzenia maszynowe zbudowane bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, którym po zakończeniu przeglądu zasadniczego (patrz 4.4) zostaje nadana klasa PRS, otrzymują następujący symbol klasy:

**(PRM)**

## **3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy okrętu**

### **3.4.1 Postanowienia ogólne**

**3.4.1.1** Znaki dodatkowe w symbolu klasy nadaje bezpośrednio PRS lub są one nadawane przez PRS na wniosek Marynarki Wojennej, po pozytywnym rozpatrzeniu przez PRS.

**3.4.1.2** Znaki dodatkowe w symbolu klasy okrętu określają:

- .1** typ okrętu,
- .2** ograniczenia wynikające ze stanu technicznego kadłuba i zdolności żeglownych okrętu,
- .3** specjalne cechy konstrukcji kadłuba lub przystosowania okrętu,
- .4** specjalistyczne wyposażenie maszynowe, elektryczne i chłodnicze okrętu,
- .5** zastosowanie alternatywnych metod nadzoru,
- .6** przystosowanie okrętu do wymagań konwencji, kodeksów i postanowień międzynarodowych.

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

**3.4.1.4** Znaki dodatkowe w symbolu klasy umieszczane są za zasadniczym symbolem klasy, w kolejności ich wymienienia w 3.4.2 do 3.4.7, na przykład:

**\* OKM FF I [1] L3 IWS AUT.**

**3.4.1.5** 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 Marynarki Wojennej.

**3.4.1.6** Objasnienie niektórych skrótów, użytych jako znaki dodatkowe, podane jest w Załączniku 1.

### **3.4.2 Znaki dodatkowe określające typ okrętu**

**3.4.2.1** Okręt, który spełnia wymagania *Przepisów* dla danego typu, otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków:

**3.4.2.1.1** Fregata:

**FF**

**3.4.2.1.2** Korweta:

**FS**

**3.4.2.1.3** Stawiacz min:

**ML**

**3.4.2.1.4** Niszczyciel min:

**MH**

**3.4.2.1.5** Trałowiec:

**MS**

**3.4.2.1.6** Okręt patrolowy:

**PG**

**3.4.2.1.7** Ścigacz:

**PP**

**3.4.2.1.8** Okręt desantowy:

**LL**



**3.4.2.1.9** Okręt pomocniczy (np. okręt dowodzenia – **AGF**, okręt rozpoznawczy – **AGI**, okręt hydrograficzny – **AGH**, okręt zaopatrzeniowy – **AF**).

**3.4.2.1.10** Okręt patrolowy przybrzeżny:

### **PGC**

**3.4.2.2** PRS może nadać okrętowi inny znak typu okrętu, jeżeli uzna to za technicznie uzasadnione. W takim przypadku wymagania dodatkowe są każdorazowo określone przez PRS.

## **3.4.3 Znaki dodatkowe określające ograniczenia wynikające ze stanu technicznego i zdolności żeglugowych okrętu**

### **3.4.3.1 Znak ograniczenia okresu ważności klasy**

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

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

### **3.4.3.2 Znaki ograniczenia rejonu żeglugi**

**3.4.3.2.1** Jeżeli okręt został zbudowany z zastosowaniem ulg dla określonego rejonu żeglugi, przewidzianych w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność i niezatapialność, V – Ochrona przeciwpożarowa i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze oraz VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, to w symbolu klasy umieszcza się znak **I**, **II** lub **III**, który oznacza możliwość żeglugi:

- I** – po oceanach i morzach otwartych, w odległości do 200 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 400 mil morskich i żeglugi po morzach zamkniętych;
- II** – po oceanach i morzach otwartych, w odległości do 50 mil morskich od miejsca schronienia, z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 100 mil morskich i żeglugi po morzach zamkniętych, w granicach określonych dla każdego przypadku w *Świadectwie klasy*, np. żegluga po Morzu Bałtyckim;
- III** – po oceanach i 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*, np. żegluga po wodach terytorialnych Rzeczypospolitej Polskiej.

**3.4.3.2.2** Dla okrętów nieograniczonego rejonu żeglugi nie umieszcza się w symbolu klasy żadnego znaku rejonu żeglugi.

### **3.4.4 Znaki dodatkowe określające specjalne cechy konstrukcji kadłuba lub przystosowania okrętu**

#### **3.4.4.1 Znak materiału kadłuba**

**3.4.4.1.1** Jeżeli kadłub okrętu został zbudowany z materiałów innych niż stal o normalnej wytrzymałości, odpowiadających właściwym wymaganiom zawartym w *Części IX – Materiały i spawanie*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

- .1** **SPW**  
gdy kadłub wykonany jest ze stali o podwyższonej wytrzymałości
- .2** **ALU**  
gdy kadłub wykonany jest ze stopów aluminium
- .3** **PLA**  
gdy kadłub wykonany jest z kompozytów polimerowych.

#### **3.4.4.2 Znak oceny wytrzymałości kadłuba**

**3.4.4.2.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* dotyczącym oceny wytrzymałości kadłuba, to w symbolu klasy otrzymuje znak:

**RSD**

#### **3.4.4.3 Znak niezatapialności**

Okręt otrzymuje jeden ze znaków:

**[1] lub [2] lub [3],**

który oznacza spełnienie przez okręt właściwych wymagań zawartych w *Częściach: III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność i niezatapialność i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*. Cyfry w nawiasie oznaczają liczbę przedziałów przyległych bezpośrednio do siebie, przy zatopieniu których okręt powinien zachować pływalność w zadowalającym stanie równowagi.

#### **3.4.4.4 Znak zachowania minimalnej wytrzymałości**

**3.4.4.4.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, dotyczącym zachowania minimalnej wytrzymałości, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**RS**

### **3.4.4.5 Znaki wzmocnień lodowych (klasa lodowa)**

**3.4.4.5.1** Jeżeli wzmocnienia lodowe okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

#### **L1A**

który oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w zimie na morzach niearktycznych w ekstremalnie ciężkich warunkach lodowych.

**3.4.4.5.2** Jeżeli wzmocnienia lodowe okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

#### **L1**

który oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w zimie na morzach niearktycznych w ciężkich warunkach lodowych.

**3.4.4.5.3** Jeżeli wzmocnienia lodowe odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

#### **L2**

który oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w zimie w rozrzedzonych drobno pokruszonych lodach na morzach niearktycznych w średnich warunkach lodowych.

**3.4.4.5.4** Jeżeli wzmocnienia lodowe okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

#### **L3**

który oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w zimie w rozrzedzonych drobno pokruszonych lodach na morzach niearktycznych w lekkich warunkach lodowych.

**3.4.4.5.5** Jeżeli okręt nie posiada żadnych wzmocnień lodowych, to w symbolu klasy nie umieszcza się żadnego znaku klasy lodowej.

### **3.4.4.6 Znak systemu postępowania w sytuacjach awaryjnych (Emergency Response Service)**

**3.4.4.6.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w odpowiednich częściach *Przepisów*, dotyczącym systemu postępowania w sytuacjach awaryjnych, to w symbolu klasy otrzymuje znak:

#### **ERS**

#### **3.4.4.7 Znak wzmocnienia pokładu**

**3.4.4.7.1** Jeżeli pokłady okrętu, wzmocnione do przewozu ładunku tocznego, odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**SD**

#### **3.4.4.8 Znak przystosowania okrętu do przewozu kontenerów na pokładzie**

**3.4.4.8.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części III – Wyposażenie kadłubowe* dotyczącym przewozu kontenerów na pokładzie, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**ACC(...)**

W nawiasie umieszcza się obliczeniową liczbę kontenerów dwudziestostopowych.

#### **3.4.4.9 Znak ruchomych pokładów**

**3.4.4.9.1** Jeżeli ruchome pokłady okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części III – Wyposażenie kadłubowe*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MD**

#### **3.4.4.10 Znak ramp i furt**

**3.4.4.10.1** Jeżeli rampy i furty okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części III – Wyposażenie kadłubowe*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**RAF**

#### **3.4.4.11 Znak przystosowania do osiadania na dnie**

**3.4.4.11.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, dotyczącym przystosowania do osiadania na dnie, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**LAL**

#### **3.4.4.12 Znak przystosowania do cumowania w morzu**

**3.4.4.12.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, dotyczącym przystosowania do cumowania w morzu do innych okrętów, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MS**

### **3.4.4.13 Znak ochrony przed korozją**

Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, dotyczącym zmniejszenia lub pominięcia naddatków korozyjnych, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**PAC**

### **3.4.4.14 Znak przystosowania okrętu do przeglądu części podwodnej kadłuba przez nurków**

**3.4.4.14.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze* dotyczącym przystosowania do przeglądu części podwodnej kadłuba przez nurków, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**IWS**

### **3.4.5 Znaki dodatkowe określające specjalistyczne wyposażenie maszynowe, elektryczne i chłodnicze okrętu**

#### **3.4.5.1 Znak bezwachtowej pracy siłowni**

**3.4.5.1.1** Jeżeli układy automatyki i urządzenia maszynowe okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, dotyczących zapewnienia możliwości pracy siłowni przez co najmniej 8 godzin bez przerwy, bez konieczności ich bezpośredniej obserwacji przez załogę, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**AUT**

#### **3.4.5.2 Znak jednoosobowego prowadzenia wachty na mostku**

**3.4.5.2.1** Jeżeli układy automatyki okrętu odpowiadają właściwym wymaganiom *Części VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, dotyczącym jednoosobowego prowadzenia wachty na mostku, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**NAV 1**

#### **3.4.5.3 Znak urządzeń chłodniczych**

**3.4.5.3.1** Jeżeli urządzenia chłodnicze odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**Ch**

### **3.4.5.4 Znak zcentralizowanego systemu kontroli pracy siłowni**

**3.4.5.4.1** Jeżeli urządzenia maszynowe i elektryczne oraz układy automatyki odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze* i *VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, dotyczącym zcentralizowanego systemu kontroli pracy siłowni, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CCM**

### **3.4.5.5 Znak dynamicznego ustawiania okrętu**

**3.4.5.5.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze* i *Części VIII – Instalacje elektryczne* i systemy sterowania, dotyczącym systemu dynamicznego ustawiania okrętu, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**DP**

### **3.4.5.6 Znak ciągłego monitoringu stanu technicznego urządzeń siłowni**

**3.4.5.6.1** Jeżeli urządzenia siłowni okrętu wyposażone są w system ciągłego monitoringu, a ich stan techniczny odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze* i *VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CMC**

### **3.4.5.7 Znak odporności na udary**

**3.4.5.7.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe, VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze* i *VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, dotyczącym odporności na udary, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**SH**

### **3.4.5.8 Znak przystosowania okrętu do przewozu pojazdów z zatankowanym paliwem**

**3.4.5.8.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach V – Ochrona przeciwpożarowa* oraz *VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania* dotyczącym przystosowania do przywozu pojazdów z zatankowanym paliwem to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**PET**

### **3.4.5.9 Znak demagnetyzacji**

**3.4.5.9.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, dotyczącym demagnetyzacji, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**DEG**

### **3.4.5.10 Znak certyfikowanej infrastruktury lotniczej okrętu**

**3.4.5.10.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Wytocznych dotyczących certyfikacji infrastruktury lotniczej okrętu*, dotyczącym certyfikacji infrastruktury okrętu, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**HELO**

### **3.4.5.11 Znak ochrony przed bronią jądrową, biologiczną i chemiczną**

**3.4.5.11.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, dotyczącym ochrony przed bronią jądrową, biologiczną i chemiczną, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**NBC**

### **3.4.5.12 Znak systemów nurkowych**

**3.4.5.12.1** Jeżeli zainstalowane na okręcie systemy nurkowe odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Przepisach klasyfikacji i budowy obiektów zanurzalnych*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**DIV**

## **3.4.6 Znaki dodatkowe określające alternatywne metody nadzoru**

### **3.4.6.1 Znak dodatkowy nadzoru stałego kadłuba**

**3.4.6.1.1** Jeżeli warunki do prowadzenia przeglądów kadłuba w systemie nadzoru stałego odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Publikacji Nr 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CHS**

### **3.4.6.2 Znak dodatkowy skonsolidowanego systemu nadzoru kadłuba**

**3.4.6.2.1** Jeżeli warunki do prowadzenia przeglądów kadłuba w skonsolidowanym systemie nadzoru odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Publikacji Nr 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CCM**

### **3.4.6.3 Znak dodatkowy nadzoru stałego urządzeń maszynowych**

**3.4.6.3.1** Jeżeli warunki do prowadzenia przeglądów urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych w systemie nadzoru stałego odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Publikacji Nr 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CMS**

### **3.4.6.4 Znak dodatkowy planowanego systemu utrzymania urządzeń maszynowych**

**3.4.6.4.1** Jeżeli warunki do prowadzenia przeglądów urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych w planowanym systemie utrzymania urządzeń odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Publikacji Nr 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**PMS**

### **3.4.7 Znaki dodatkowe określające przystosowanie okrętu do wymagań konwencji, kodeksów i postanowień międzynarodowych**

#### **3.4.7.1 Znak wyposażenia ratunkowego**

**3.4.7.1.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenie konwencyjne* i w *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu*, dotyczącym wyposażenia ratunkowego, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**LSA**

#### **3.4.7.2 Znak wyposażenia radiotelekomunikacyjnego**

**3.4.7.2.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenie konwencyjne* i w *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu*, dotyczącym wyposażenia radiotelekomunikacyjnego, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**RAD**

#### **3.4.7.3 Znak przystosowania okrętu do przewozu ładunków niebezpiecznych**

**3.4.7.3.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu*, dotyczącym przewozu ładunków niebezpiecznych, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CDG**



### **3.4.7.4 Znak wyposażenia nawigacyjnego**

**3.4.7.4.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenie konwencyjne* i w *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zderzeniom na morzu*, dotyczącym wyposażenia nawigacyjnego, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**NE**

### **3.4.7.5 Znak zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami**

**3.4.7.5.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenia konwencyjne* i w *Załączniku I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MAR - I**

### **3.4.7.6 Znak zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem**

**3.4.7.6.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenia konwencyjne* i w *Załączniku II do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu morza szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MAR - II**

### **3.4.7.7 Znak zapobiegania zanieczyszczaniu morza ściekami fekalnymi z okrętów**

**3.4.7.7.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenia konwencyjne* i w *Załączniku IV do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu morza ściekami fekalnymi, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MAR - IV**

### **3.4.7.8 Znak zapobiegania zanieczyszczaniu morza śmieciami**

**3.4.7.8.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenia konwencyjne* i w *Załączniku V do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu morza śmieciami, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MAR - V**

### **3.4.7.9 Znak zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza**

**3.4.7.9.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części X – Wyposażenia konwencyjne* i w *Załączniku VI do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki*, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**MAR - VI**

### **3.4.7.10 Znak pojemności okrętu**

**3.4.7.10.1** Jeżeli okrętowi pomierzono pojemność zgodnie z właściwymi wymaganiami *Przepisów o pomierzaniu pojemności statków* i *Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**ITM**

### **3.4.7.11 Znak wolnej burty**

**3.4.7.11.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność* oraz w *Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych*, dotyczącym wolnej burty, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**FB**

### **3.4.7.12 Znak urządzeń dźwignicowych**

**3.4.7.12.1** Jeżeli okręt odpowiada właściwym wymaganiom zawartym w *Części III – Wyposażenie kadłubowe* i w *Przepisach nadzoru konwencyjnego statków morskich, Część VI - Urządzenia dźwignicowe*, dotyczącym urządzeń przeładunkowych i urządzeń podnośnych, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

**CG**

## **3.5 Dodatkowe informacje opisowe**

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

---

## 4 NADANIE KLASY OKRĘTOWI

### 4.1 Zasady ogólne

**4.1.1** PRS może nadać klasę okrętowi nowemu oraz okrętowi istniejącemu. Warunkiem nadania klasy okrętowi jest złożenie przez Marynarkę Wojenną (dla nowych okrętów może to być stocznia) 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 okrętowi wyjście w morze. 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 okręt całkowicie lub w stopniu uznanym przez PRS za wystarczający odpowiada wymaganiom *Przepisów*, które go dotyczą.

**4.1.4** Jeżeli szczegóły konstrukcji lub wyposażenia okrętu mającego otrzymać klasę PRS nie odpowiadają wymaganiom *Przepisów*, a Marynarka Wojenna przedstawi dowody ich zadowalającego działania w czasie dotychczasowej eksploatacji, PRS może zaakceptować je jako technicznie równoważne.

### 4.2 Okręt zbudowany pod nadzorem PRS

#### 4.2.1 Warunki nadania klasy PRS

**4.2.1.1** Okręt nowy, zbudowany pod nadzorem PRS, może otrzymać klasę PRS po zatwierdzenie dokumentacji technicznej okrętu w zakresie określonym w poszczególnych częściach *Przepisów* i po pozytywnym zakończeniu przeglądu zasadniczego (nadzoru nad budową), obejmującego następujące czynności klasyfikacyjne:

- nadzór nad produkcją materiałów, wyrobów, urządzeń i wyposażenia okrętu,
- nadzór nad budową kadłuba i głównego napędu okrętu,
- nadzór nad montażem urządzeń, instalacji i wyposażenia na okręcie,
- nadzór nad próbami na uwięzi i w morzu.

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

#### 4.2.2 Zakres dokumentacji technicznej

**4.2.2.1** Zakres wymaganej dokumentacji technicznej obejmuje opis techniczny, plan ogólny, plan zbiorników i pomieszczeń oraz dokumentację techniczną do zatwierdzenia, określoną w poszczególnych częściach *Przepisów*.

### **4.2.3 Zakres przeglądu zasadniczego**

**4.2.3.1** Materiały, wyroby, urządzenia i wyposażenie przeznaczone do budowy okrętu muszą spełniać wymagania właściwych *Przepisów* i powinny być certyfikowane przez PRS. W celu spełnienia powyższych warunków wszystkie materiały, wyroby, urządzenia i wyposażenie muszą być zamawiane przez Marynarkę Wojenną i Stocznię z odbiorem PRS. Po wcześniejszym uzgodnieniu, w uzasadnionych przypadkach, PRS może dokonać reklasyfikacji materiałów, wyrobów, urządzeń i/lub wyposażenia odebranego przez inne instytucje klasyfikacyjne lub dozór wojskowy, po której mogą one być zastosowane na okrętach mających otrzymać klasę PRS.

**4.2.3.2** Kadłub okrętu i główny napęd okrętu muszą być zbudowane pod bezpośrednim nadzorem PRS. Ponadto stocznia i producent napędu głównego powinny posiadać odpowiednie świadectwa potwierdzające ich zdolność do produkcji kadłuba okrętu i napędu głównego.

Zakres nadzoru nad budową okrętu w stoczni obejmuje:

- nadzór nad budową elementów kadłuba i ich wzajemnym montażem;
- nadzór nad montażem urządzeń, wyposażenia i związanych instalacji;
- nadzór nad próbami wytrzymałości i szczelności.

W uzasadnionych przypadkach, po reklasyfikacji, PRS może wyrazić zgodę na montaż pozostałych wyrobów, urządzeń i wyposażenia, odebranych przez inne instytucje klasyfikacyjne lub dozór wojskowy.

**4.2.3.3** Zakres przeglądu zasadniczego (nadzoru nad budową) okrętu ustala każdorazowo placówka PRS na podstawie *Przepisów*, zatwierdzonej dokumentacji i lokalnych warunków budowy.

**4.2.3.4** Po zakończeniu montażu poszczególnych systemów przeprowadzane są próby na uwięzi.

**4.2.3.5** Po zakończeniu budowy okrętu przeprowadzane są próby w morzu.

## **4.3 Okręt posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej**

### **4.3.1 Warunki nadania klasy PRS**

**4.3.1.1** Okręt istniejący, posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej, może otrzymać klasę PRS po przeglądzie dokumentacji technicznej w zakresie wymienionym w 4.3.2 i po pozytywnym zakończeniu przeglądu zasadniczego w zakresie wymienionym w 4.3.3.

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

W uzasadnionych przypadkach PRS może uznać oględziny, pomiary lub próby przeprowadzone pod nadzorem poprzedniej instytucji klasyfikacyjnej lub dozór wojskowy.

Okres ważności *Świadectwa klasy* każdorazowo określa PRS, przy czym okres ten nie może przekroczyć okresu ważności *Świadectwa klasy* wystawionego przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną.

### **4.3.2 Zakres dokumentacji technicznej**

#### **4.3.2.1 Dokumentacja ogólna:**

- opis techniczny,
- plan ogólny,
- plan zbiorników i pomieszczeń,
- linie teoretyczne,
- krzywe hydrostatyczne,
- podręcznik ładowania, tam gdzie jest wymagany,
- informacje o stateczności i niezatapialności, tam gdzie są wymagane.

#### **4.3.2.2 Dokumentacja kadłubowa:**

- zład poprzeczny,
- zład wzdłużny,
- wymiary elementów konstrukcyjnych dna, dziobu i rufy,
- pokłady,
- rozwinięcie poszycia,
- grodzie poprzeczne i wzdłużne,
- zestaw sterowy,
- zamknięcia otworów,
- pokrywy lukowe,
- rysunki konstrukcyjne nadbudówek,
- elementy specyficzne dla typu okrętu, np. komory dokowe, rampy desantowe.

#### **4.3.2.3 Dokumentacja maszynowa:**

- plan siłowni,
- plan ochrony przeciwpożarowej,
- plan linii wałów i pędnika,
- silniki główne spalinowe, przekładnie i sprzęgła (lub informacja podająca producenta, typ i dane charakterystyczne),
- dla okrętów z napędem turbinowym parowym: kotły główne, przegrzewacze pary i podgrzewacze wody (lub informacja podająca producenta, typ i dane charakterystyczne) oraz rurociągi parowe,
- system żęzowy i balastowy,
- instalacje elektryczne (bilans energetyczny, schemat zasadniczy rozdziału energii elektrycznej, schemat zasadniczy rozdzielnic głównych i awaryjnych),

- schemat systemu automatyki okrętowej z uwzględnieniem struktury systemu, sposobu zasilania oraz połączeń z innymi układami,
- plan urządzenia sterowego lub napędowo-sterowego oraz informacje o produkcji i typie maszyny sterowej,
- schematy napędów specjalnych,
- plan ogólny urządzenia chłodniczego,
- schematy urządzenia chłodniczego.

**4.3.2.4** Obliczenia drgań skrętnych układu napędowego (dla okrętów w wieku poniżej 2 lat).

**4.3.2.5** Dodatkowa dokumentacja wymagana dla okrętów ze wzmocnieniami lodowymi:

- rysunki sprzęgła elastycznego lub urządzeń ograniczających moment skracający linii wału napędowego (lub informacja podająca producenta, typ i dane charakterystyczne).

**4.3.2.6** Dodatkowa dokumentacja wymagana dla okrętu mającego otrzymać znak bezwachtowej pracy siłowni:

- lista punktów kontrolno-pomiarowych,
- instalacja wykrywcza pożaru,
- lista funkcji układów bezpieczeństwa (np. redukcji obrotów, wyłączania układów),
- program prób funkcjonalnych.

**4.3.2.7** Dokumentację techniczną wyposażenia konwencyjnego każdorazowo określa PRS.

### **4.3.3 Zakres przeglądu zasadniczego**

**4.3.3.1** Zakres przeglądu zasadniczego przeprowadzanego przez PRS obejmuje:

- sprawdzenie dokumentów i sprawozdań poprzedniej instytucji klasyfikacyjnych,
- sprawdzenie metryk elementów napędu głównego oraz ważnych urządzeń i wyposażenia, wystawionych przez uznaną instytucję klasyfikacyjną,
- przeprowadzenie wszystkich zaległych i należnych przeglądów okresowych określonych w statusie okrętu przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną,
- sprawdzenie wykonania wszystkich zaleceń i warunków klasy określonych w statusie okrętu przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną,
- przeprowadzenie przeglądu w zakresie określonym w 4.3.3.2.

**4.3.3.2** Jeżeli przegląd zasadniczy przeprowadzony jest w terminie innym niż termin przeglądu okresowego to należy wykonać co najmniej:

- dla każdego okrętu przegląd w zakresie przeglądu rocznego;
- dla okrętów w wieku powyżej 6 lat dodatkowo oględziny wskazanych przez PRS reprezentatywnych przestrzeni balastowych i ładunkowych;
- dla okrętów w wieku powyżej 18 lat przegląd co najmniej w zakresie przeglądu pośredniego;

- przegląd części podwodnej kadłuba. PRS może nie wymagać przeglądu części podwodnej kadłuba, jeżeli uzna, że przegląd przeprowadzony przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną był zgodny z *Przepisami* i praktyką PRS;
- oględziny ogólne wszystkich podstawowych urządzeń maszynowych i elektrycznych;
- sprawdzenie ustawienia zaworów bezpieczeństwa wszystkich kotłów\*, zbiorników i wytwornic pary oraz sprawdzenie w warunkach roboczych urządzeń do opalania kotła(ów);
- weryfikację wszystkich zbiorników ciśnieniowych w oparciu o przedstawioną dokumentację lub metryki;
- sprawdzenie stanu oporności izolacji, stanu i nastaw wyłączników i zabezpieczeń prądnic oraz próbę regulatorów obrotów silników napędzających prądnice, a także próbę pracy równoległej i podziału mocy;
- sprawdzenie w działaniu świateł nawigacyjnych i wskaźników oraz ich podstawowych i rezerwowych źródeł zasilania;
- sprawdzenie w działaniu systemu zęzowego oraz systemu zdalnego sterowania zaworów paliwowych, pomp paliwowych, pomp oleju smarnego oraz wentylatorów tłoczących (nawiewowych);
- sprawdzenie instalacji recyrkulacji wody oraz systemów zapobiegania zalodzeniu, jeżeli występują;
- sprawdzenie w działaniu urządzeń maszynowych głównych i pomocniczych, niezbędnych do eksploatacji okrętu w morzu razem z ich systemami i podstawowymi urządzeniami sterującymi, a także urządzenia sterowego głównego, pomocniczego i awaryjnego;
- sprawdzenie w działaniu wyposażenia konwencyjnego;
- próbę urządzeń rozruchowych napędu głównego;
- krótkie próby morskie.

#### **4.4 Okręt, który uprzednio nie był klasyfikowany**

##### **4.4.1 Warunki nadania klasy PRS**

**4.4.1.1** Okręt, który uprzednio nie był klasyfikowany, może otrzymać klasę PRS po zatwierdzeniu przez PRS dokumentacji technicznej w zakresie określonym w 4.4.2 i po zakończeniu przeglądu zasadniczego w zakresie określonym w 4.4.3:

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

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

---

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

#### **4.4.2 Zakres dokumentacji technicznej**

**4.4.2.1** Dokumentacja techniczna do zatwierdzenia powinna być dostarczona do PRS w zakresie obejmującym co najmniej zakres dokumentacji określony w 4.3.2.

**4.4.2.2** PRS może wymagać dostarczenia dodatkowo dokumentacji technicznej określonej w poszczególnych częściach *Przepisów*.

#### **4.4.3 Zakres przeglądu zasadniczego**

**4.4.3.1** Zakres przeglądu zasadniczego obejmuje:

- sprawdzenie metryk wszystkich ważnych urządzeń i wyposażenia,
- przegląd okrętu w zakresie przeglądu dla odnowienia klasy (patrz 5.5) w zależności od typu okrętu i jego wieku,
- nadzór nad próbami na uwięzi i w morzu, w zakresie każdorazowo określonym przez PRS.

#### **4.5 Okręt, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej**

**4.5.1** Warunkiem nadania klasy okrętowi, który ją utracił, jest przeprowadzenie przeglądu zasadniczego dla przywrócenia klasy w zakresie ustalonym przez PRS w każdym poszczególnym przypadku, z uwzględnieniem przyczyn utraty klasy. Okres ważności *Świadectwa klasy* PRS ustala każdorazowo PRS.

---



## 5 UTRZYMANIE KLASY – TERMINY I ZAKRESY PRZEGLĄDÓW

### 5.1 Zasady ogólne

**5.1.1** Warunkami utrzymania klasy są:

- utrzymanie w należyтым stanie okrętu – jego kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
- eksploatacja okrętu 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,
- wykonywanie zaleceń w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych.

**5.1.2** Wszystkie okręty klasyfikowane przez PRS w czasie każdego cyklu klasyfikacyjnego podlegają następującym przeglądom okresowym:

- przeglądowi rocznemu,
- przeglądowi pośredniemu,
- przeglądowi dla odnowienia klasy.

**5.1.3** Wszystkie okręty klasyfikowane przez PRS podlegają przeglądom doraźnym w przypadkach określonych w 5.12 i 5.13.

**5.1.4** PRS informuje Marynarkę Wojenną o datach należnych przeglądów okresowych i doraźnych statusem klasyfikacyjnym. Nieotrzymanie statusu klasyfikacyjnego nie zwalnia jednak Marynarki Wojennej z obowiązku przedstawienia okrętu do przeglądów w terminach określonych *Przepisami*.

**5.1.5** Marynarka Wojenna jest zobowiązana do właściwego przygotowania kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia do każdego przeglądu. Inspektor może odstąpić od przeprowadzania przeglądu, jeżeli stwierdzi niewłaściwe przygotowanie okrętu do przeglądu albo zagrożenie życia lub zdrowia.

Jeżeli w czasie przeglądu zachodzi potrzeba wejścia do przestrzeni zamkniętych, to powinny być spełnione postanowienia zawarte w *Publikacji Nr 47/P – Wymagania 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 elektryczne, instalacje okrętowe oraz wyposażenie okrętu odpowiadają wymaganiom *Przepisów* i że okręt nadaje się do eksploatacji zgodnej z przeznaczeniem przez kolejny okres 6-letni – pod warunkiem prowadzenia należytej obsługi i konserwacji.

**5.1.7** Przegląd roczny i pośredni mają na celu stwierdzenie, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i elektryczne, instalacje okrętowe oraz wyposażenie okrętu są utrzymane w należyтым stanie.

**5.1.8** Przegląd roczny, pośredni lub dla odnowienia klasy może być uznany za kompletny wówczas, gdy dokonano odpowiedniego przeglądu w zakresie określonym w 5.3 do 5.9. PRS może rozszerzyć zakres przeglądów w zależności od wieku okrętu, jego stanu technicznego oraz rodzaju wyposażenia i konstrukcji.

**5.1.9** Po zakończeniu przeglądu okresowego placówka PRS potwierdza *Świadectwo klasy* lub wydaje Tymczasowe świadectwo klasy, umożliwiające okrętowi rozpoczęcie służby. Wyniki przeglądu okresowego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

**5.1.10** Terminy przeglądów okresowych okrętu posiadającego klasę PRS ustalone są w odniesieniu do daty rozpoczęcia cyklu klasyfikacyjnego.

**5.1.11** Terminy przeglądów okresowych okrętów przyjętych do klasyfikacji PRS z ważną klasą innej instytucji klasyfikacyjnej, okrętów uprzednio nie klasyfikowanych i okrętów, 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 urządzeń, mechanizmów, 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 maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia okrętu w stanie rozmontowanym lub przegląd ten ograniczyć, jeżeli oględziny zewnętrzne, pomiary i próby działania wykażą, że są one w dobrym stanie technicznym.

**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 okrętu do żeglugi.

Szczególne uwagę należy zwrócić na następujące rejonry:

- wręgi burtowe z ich zakończeniami i przyległym poszyciem,
- poszycie podkładu głównego i górnego z przyległymi usztywnieniami,
- poszycie dna wraz z przyległymi usztywnieniami,
- grodzie wodoszczelne i olejoshzczelne,
- zamknięcia otworów z przyległą konstrukcją.

Jeżeli w porcie, w którym stwierdzono takie uszkodzenia, nie ma możliwości przeprowadzenia gruntownej naprawy, to na wniosek Marynarki Wojennej PRS może, po przeanalizowaniu sytuacji, wyrazić zgodę na przejście okrętu bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa.

W takich przypadkach może być jednak wymagane wykonanie napraw tymczasowych umożliwiających taką jednorazową podróż.

**5.1.15** W przypadku przeprowadzenia poważnych napraw napędu głównego, urządzeń pomocniczych, urządzenia sterowego i innego ważnego wyposażenia okrętu należy przeprowadzić próby na uwięzi. W określonych przypadkach mogą być również wymagane próby w morzu.

**5.1.16** Pomiary grubości elementów konstrukcji kadłuba wymagane dla danego przeglądu dla odnowienia klasy powinny być wykonane, jeżeli to możliwe, odpowiednio wcześniej, lecz nie wcześniej niż w czasie przeglądu rocznego poprzedzającego przegląd dla odnowienia klasy.

**5.1.17** Jeżeli w celu przeprowadzenia oględzin wewnętrznych mają być zastosowane zdalnie sterowane urządzenia przekazu obrazu, to mogą być one zastosowane wyłącznie za zgodą i na warunkach uzgodnionych z PRS.

**5.1.18** Czynności stanowiące podstawę do oceny stanu technicznego okrętu przez PRS, takie jak:

- oględziny części podwodnej kadłuba przez nurka;
- pomiary grubości konstrukcji kadłuba;
- badania nieniszczące i niszczące;
- przeglądy i próby instalacji przeciwpożarowych;
- przeglądy i próby wyposażenia

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

- naprawy konstrukcji kadłuba;
- remonty urządzeń i wyposażenia (takiego jak: silniki główne, przekładnie główne, wały, główne i 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 podwykonawców uznanych przez PRS (patrz *Publikacja Nr 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych*).

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

Wszystkie wyżej wymienione czynności wykonane przez podwykonawcę podlegają weryfikacji przez inspektora.

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

**5.1.19** W przypadku naprawy powłok ochronnych nałożonych w zbiornikach balastowych, pomieszczeniach i na poszyciu podwodnej części kadłuba, Marynarka Wojenna jest zobowiązana dostarczyć do PRS dokument potwierdzający, że powłoki zostały wykonane zgodnie z zaleceniami producenta. W przypadku prowadzenia przez załogę bieżących prac konserwacyjnych wymaganym dokumentem jest raport Marynarki Wojennej.

**5.1.20** 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 (liniathy, taśmy miernicze, spoinomierze, mikrometry itp.), pod warunkiem że są one wykonane według obowiązujących norm handlowych, właściwie utrzymane i sprawdzane okresowo przez użytkownika;
- okrętowe przyrządy używane do kontroli ciśnienia, temperatury, prędkości obrotowej itp., pod warunkiem sprawdzenia zgodności odczytów z innymi analogicznymi przyrządów.

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

## **5.2 Terminy przeglądów okresowych**

### **5.2.1 Przegląd roczny**

Przegląd roczny należy przeprowadzać 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 należy przeprowadzać w terminie trzeciego przeglądu rocznego.

### **5.2.3 Przegląd dla odnowienia klasy**

- .1 Przegląd dla odnowienia klasy należy przeprowadzać w okresach nie przekraczających 6 lat. Jednak w szczególnych okolicznościach, na podstawie zgody udzielonej przez PRS, klasa okrętu zachowuje ważność przez 3 miesiące po upływie 6 lat (patrz 6.4).
- .2 Niezależnie od postanowień 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 6 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.

### 5.2.4 Przegląd podwodnej części kadłuba

- .1 Przegląd podwodnej części kadłuba należy przeprowadzać dwukrotnie w ciągu każdego cyklu klasyfikacyjnego: w czasie przeglądu pośredniego i przeglądu dla odnowienia klasy.
- .2 Przegląd podwodnej części kadłuba w czasie przeglądu dla odnowienia klasy należy przeprowadzać na doku.
- .3 Przegląd podwodnej części kadłuba okrętów w wieku poniżej 15 lat, w czasie przeglądu pośredniego, po spełnieniu wymagań określonych w 5.6.3, może być dokonany przez nurków.
- .4 Dorazny przegląd części podwodnej kadłuba może być wymagany w przypadku wejścia okrętu na mieliznę.
- .5 Marynarka Wojenna zobowiązany jest zawiadomić PRS o każdym zamierzeniu dokowania okrętu, w celu umożliwienia przeprowadzenia oględzin podwodnej części kadłuba.

### 5.2.5 Przegląd wałów śrubowych

- .1 Przeglądy wałów śrubowych należy przeprowadzać w czasie każdego przeglądu części podwodnej kadłuba.

### 5.2.6 Przeglądy pędników

- .1 Przeglądy pędników należy przeprowadzać w czasie każdego przeglądu części podwodnej kadłuba.

### 5.2.7 Przeglądy kotłów

- .1 Przeglądom okresowym podlegają:
  - kotły parowe głównego napędu,
  - kotły parowe pomocnicze,
  - wszystkie inne kotły parowe o ciśnieniu przekraczającym 0,35 MPa lub powierzchni grzewczej przekraczającej 4,5 m<sup>2</sup>,
  - kotły oleju grzewczego.
- .2 Przegląd zewnętrzny wszystkich rodzajów kotłów należy przeprowadzać w czasie każdego przeglądu rocznego. Przegląd zewnętrzny powinien być przeprowadzany po przeglądzie wewnętrznym i próbie hydraulicznej, jeżeli są przeprowadzane.
- .3 Przegląd wewnętrzny kotłów parowych i kotłów oleju grzewczego należy przeprowadzać w czasie przeglądu pośredniego i przeglądu dla odnowienia klasy.
- .4 W czasie przeglądu dla odnowienia klasy kotły oleju grzewczego należy poddać próbie szczelności i próbie wytrzymałości ciśnieniem równym 1,25 ciśnienia roboczego.

### **5.2.8 Przegląd urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków**

- .1 Przeglądy okresowe urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków jednostkowych na okrętach określonych wymaganiami *Części III – Wyposażenie kadłubowe* należy przeprowadzać w czasie przeglądu pośredniego i przeglądu dla odnowienia klasy.

### **5.2.9 Przeglądy wyposażenia konwencyjnego**

- .1 Przeglądy wyposażenia konwencyjnego należy przeprowadzać w terminach przeglądów okresowych.

## **5.3 Zakresy przeglądów okresowych rocznych**

### **5.3.1 Przegląd roczny kadłuba i jego wyposażenia**

Zakres przeglądu rocznego kadłuba i jego wyposażenia obejmuje niżej wymienione czynności:

#### **5.3.1.1 Sprawdzenie:**

- dokumentów klasyfikacyjnych na okręcie,
- w dokumentach okrętowych zapisów dotyczących przeglądów i konserwacji przez załogę zbiorników, pomieszczeń i wyposażenia kadłubowego. W przypadku braku zapisów PRS zastrzega sobie prawo rozszerzenia przeglądu poza zakres przeglądu rocznego.
- ważności informacji o stateczności,
- ważności informacji o niezatapialności, jeżeli jest wymagana.
- aktualności listy ograniczeń eksploatacyjnych, jeżeli jest wymagana.

#### **5.3.1.2 Oględziny zewnętrzne:**

- poszycia nadwodnej części kadłuba i pokładów otwartych łącznie z oznakowaniem zewnętrznym (znaki zanurzenia, oznakowanie pól promieniowania elektromagnetycznego, znaki wolnej burty, jeżeli występują),
- grodzi kolizyjnych,
- innych grodzi wodoszczelnych, w zakresie dostępnym do przeglądu,
- nadburcia, barier i furt odwadniających,
- nadbudów,
- zrębnic lukowych i kolumn dźwigów z usztywnieniami,
- pokryw lukowych, wraz z elementami uszczelniającymi, zabezpieczającymi i blokującymi,
- zamknięć innych otworów i włazów na pokładach otwartych,
- drzwi zewnętrznych, drzwi burtowych, iluminatorów i świetlików,
- zrębnic wentylatorów,
- głowic rurociągów (rur) odpowietrzających, zamknięć rurociągów (rur) pomiarowych i przyjmowania paliwa,
- zamknięć wlotów i wylotów kanałów wentylacyjnych w ścianach nadbudów,
- przejść komunikacyjnych i ewakuacyjnych,
- wyposażenia do awaryjnego holowania, jeżeli wymagane,
- haków holowniczych wraz z osprzętem, zamocowaniem i pałakami, jeżeli występują,

**5.3.1.3 Oględziny szczegółowe:**

- rejonów podejrzanych, jeżeli zostały określone w czasie poprzednich przeglądów,
- zbiorników balastowych, w przypadkach, gdy podczas poprzedniego przeglądu pośredniego lub przeglądu dla odnowienia klasy w zbiornikach tych stwierdzono zły stan powłok ochronnych, lub jeżeli zastosowano w nich powłoki ochronne miękkie, lub jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy.

**5.3.1.4 Pomiary grubości:**

- poszycia nadwodnej części kadłuba, pokładów, zrębnic i zamknięć otworów w rejonach, w których w czasie obecnego przeglądu zostało stwierdzone występowanie rozległej korozji,
- elementów konstrukcji kadłuba w rejonach podejrzanych, jeżeli zostały określone w czasie poprzednich przeglądów,
- zbiorników balastowych, w przypadkach wynikających z 5.3.1.3.

**5.3.1.5 Próby działania:**

- furt dziobowych, rufowych i burtowych oraz ramp,
- drzwi grodziowych,
- urządzenia sterowego głównego i rezerwowego,
- urządzenia kotwicznego (próby wciągarki mogą być przeprowadzane w warunkach portowych),
- urządzenia cumowniczego,
- zwalniania holu bez obciążenia haka w różnych jego położeniach, jeżeli urządzenie holownicze jest zamontowane,
- składowania i zabezpieczania w pozycji otwartej pokryw lukowych i innych zamknięć otworów,
- właściwego przylegania i skuteczności uszczelnień w pozycji zamkniętej pokryw lukowych i innych zamknięć otworów,
- próby działania systemu hydraulicznego zamknięć.

Dodatkowo na okrętach posiadających certyfikowaną infrastrukturę lotniczą i/lub infrastrukturę do uzupełniania zapasów okrętów na morzu:

- przegląd roczny w zakresie każdorazowo określonym przez PRS zgodnie z odpowiednią normą i zapisami w Certyfikacie.

**5.3.2 Przegląd roczny urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych**

Zakres przeglądu rocznego urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych obejmuje niżej wymienione czynności:

**5.3.2.1 Sprawdzenie :**

- dokumentów klasyfikacyjnych na okręcie,
- w dokumentach okrętowych zapisów dotyczących przeglądów i konserwacji przez załogę zbiorników, pomieszczeń, urządzeń i wyposażenia maszynowego.

W przypadku braku zapisów, PRS zastrzega sobie prawo rozszerzenia przeglądu poza zakres przeglądu rocznego.

### 5.3.2.2 Przegląd urządzeń, mechanizmów i instalacje siłowni

- .1 Główny silnik spalinowy tłokowy:
  - oględziny zewnętrzne urządzeń zabezpieczających skrzynię korbowa SG,
  - oględziny zewnętrzne osłon rur paliwowych wysokiego ciśnienia na SG,
  - próby działania zabezpieczeń SG,
  - próby urządzeń manewrowych i rozruchowych, łącznie z próbą przywrócenia pracy napędu głównego po awarii jednego z ważnych mechanizmów oraz uruchomienia ze stanu bezenergetycznego za pomocą urządzeń znajdujących się na okręcie,
  - pomiar sprężynowania wału korbowego SG, jeżeli silnik jest do tego przystosowany.
- .2 Główne i pomocnicze silniki spalinowe turbinowe:
  - w zasadzie silniki spalinowe turbinowe powinny podlegać nadzorowi klasyfikacyjnemu w trybie CMS lub PMS,
  - zakres przeglądu określa każdorazowo PRS na podstawie zapisów eksploatacyjnych.
- .3 Turbina parowa napędu głównego:
  - próby działania zaworów manewrowych biegu naprzód i wstecz, zaworów szybkozamykających oraz serwowatorów i regulatorów obrotów (próby regulatora mogą być przeprowadzane przez symulację),
  - sprawdzenie działania wskaźnika luzu poosiowego w łożysku oporowym turbiny,
  - sprawdzenie działania wskaźnika temperatury łożysk nośnych turbiny.
- .4 Przekładnia główna:
  - próby działania sprzęgieł, sygnalizacji, alarmów i blokad.
- .5 Główny napęd elektryczny:
  - próby działania prądnic i silników napędu głównego, sprzęgieł elektrycznych, rozdzielnic, pulpitów kontrolnych i sterowniczych,
  - sprawdzenie sygnalizacji przekroczenia w prądnicach i silnikach elektrycznego napędu głównej wysokiej temperatury.
- .6 Silniki napędowe prądnic wraz z ich zabezpieczeniami – próby działania.
- .7 Pompy z niezależnym napędem: wody chłodzącej, ogólnego użytku, balastowe, pożarnicze, paliwa, oleju smarowego – próby działania.
- .8 Instalacja zęzowa z sygnalizacją wysokiego poziomu zęz – próby działania instalacji siłowni i dodatkowo instalacji ładowni i komór łańcuchów kotwicznych.
- .9 Instalacja sprężonego powietrza łącznie ze sprężarkami i zaworami bezpieczeństwa – próby działania. Zbiorniki sprężonego powietrza – oględziny zewnętrzne.
- .10 Urządzenia zdalnego zamykania zaworów na zbiornikach paliwa i oleju – próby działania.



- .11 Instalacja wentylacyjna siłowni, pomieszczeń i ładowni, jeżeli jest wymagana – próby działania.
- .12 Próba działania urządzenia przesterowania skrzydeł nastawnej śruby napędowej, jeżeli zainstalowana.

### 5.3.2.3 Ochrona przeciwpożarowa

- .1 Instalacje: wodnohydrantowa, tryskaczowa, kurtyn wodnych i zraszająca:
  - próby działania wszystkich pomp łącznie z awaryjną pompą pożarniczą,
  - próby działania wszystkich hydrantów,
  - próby działania połączenia instalacji tryskaczowej z instalacją wodnohydrantową,
  - próby działania instalacji tryskaczowej, kurtyn wodnych i zraszającej można zastąpić próbą drożności.
- .2 Instalacja na dwutlenek węgla, halonowa\* i inne instalacje gazowe gaszenia objętościowego:
  - oględziny zewnętrzne stacji głównych i lokalnych,
  - oględziny zewnętrzne dostępnych elementów instalacji,
  - oględziny zewnętrzne zbiorników nisko- i wysokociśnieniowych do przechowywania czynnika gaśniczego. W przypadku zbiorników izolowanych, powierzchnia pod izolacją podlega miejscowemu sprawdzeniu na obecność korozji,
  - sprawdzenie terminu ważności próby hydraulicznej butli czynnika gaśniczego,
  - sprawdzenie stanu napełnienia zbiorników/butli czynnikiem gaśniczym. Dopuszczalny ubytek czynnika gaśniczego wynosi 10% wymaganej ilości CO<sub>2</sub> i 5% wymaganej ilości halonu i innych gaśniczych czynników gazowych,
  - sprawdzenie ciśnienia gaśniczych czynników gazowych w butlach;
  - sprawdzenie drożności rurociągów rozprowadzających czynnik gaśniczy;
  - próby działania zaworów rozdzielczych oraz sygnalizacji ostrzegawczej wraz z automatycznym wyłączaniem wentylatorów pomieszczeń bronionych,
  - próby działania zaworów sterujących.
- .3 Instalacja na gaz obojętny:
  - oględziny zewnętrzne i próba działania wytwornic gazu obojętnego wraz z systemem alarmowym i blokadami.
- .4 Instalacja pianowa:
  - sprawdzenie ilości środka pianotwórczego. Ubytek nie może przekraczać 10% wymaganej ilości,
  - sprawdzenie terminu ważności badania środka pianotwórczego,
  - oględziny zewnętrzne i próba działania instalacji przy użyciu wody zaburtowej (bez użycia środka pianotwórczego).

---

\* Na statkach istniejących przegląd instalacji halonowej nie może obejmować prób, przy których następowaloby wypuszczenie halonu do atmosfery.

- .5 Instalacja proszkowa:
  - sprawdzenie jakości proszku. W przypadku wymiany proszku dokonać wewnętrznego przeglądu zbiornika,
  - oględziny zewnętrzne i próba drożności rurociągów.
- .6 Próby działania instalacji sygnalizacji pożarowej obejmujące instalację wykrywczą pożaru, ręcznych przycisków alarmu pożarowego, sygnalizację ostrzegawczą oraz sygnalizację zamykania drzwi pożarowych.
- .7 Próby działania zdalnego wyłączenia pomp paliwowych i olejowych, wirówek paliwa i oleju.
- .8 Próby zdalnego zamykania drzwi, klap pożarowych i innych zamknięć otworów w przegrodach pożarowych.
- .9 Próby działania instalacji ładowania powietrza do aparatów oddechowych.
- .10 Sprawdzenie stanu przegród pożarowych.
- .11 Sprawdzenie, czy siłownia i jej urządzenia są wolne od zanieczyszczeń (zacieki itp.) produktami łatwopalnymi, mogącymi być źródłem pożaru.

#### 5.3.2.4 Urządzenia elektryczne i układy automatyki

- .1 Próby podstawowych źródeł energii elektrycznej:
  - próba obciążenia,
  - próba pracy równoległej łącznie z próbą zabezpieczeń kierunkowych.
- .2 Zabezpieczenie prądnic przed przeciążeniami i zwarciami – sprawdzenie nastaw.
- .3 Awaryjne źródła energii elektrycznej:
  - próba uruchamiania i działania awaryjnego zespołu prądotwórczego łącznie z próbą rezerwowego uruchamiania,
  - próba akumulatorów awaryjnych.
- .4 Urządzenia rozdzielcze: rozdzielnica główna i awaryjna, rozdzielnica latarni sygnałowo-pozycyjnych, rozdzielnica ładowania akumulatorów wraz z wentylacją akumulatorni, pulpity sterowania i kontroli, przyłącze zasilania ze źródła zewnętrznego, rozdzielnice grupowe i końcowe – oględziny zewnętrzne i próby.
- .5 Urządzenia do przetwarzania energii elektrycznej przeznaczonej do zasilania urządzeń o ważnym przeznaczeniu – próby.
- .6 Napędy elektrycznych urządzeń ważnych dla bezpieczeństwa i ruchu okrętu wraz z ich urządzeniami kontrolno-sterowniczymi: pomp, sprzężarek powietrza, wciągarek kotwicznych, holowniczych i cumowniczych, urządzenia sterowego, wentylatorów, drzwi wodoszczelnych – próby działania.
- .7 Instalacje oświetleniowe pomieszczeń i miejsc ważnych dla bezpieczeństwa i ruchu okrętu oraz znajdujących się na nim osób:
  - oświetlenie podstawowe – oględziny zewnętrzne,
  - oświetlenie awaryjne – oględziny zewnętrzne i próby.

- .8 Próby działania łączności wewnętrznej i sygnalizacji:
  - elektryczny telegraf maszynowy,
  - służbowa łączność wewnętrzna,
  - sygnalizacja alarmu ogólnego.
- .9 Pomiar rezystancji izolacji sieci i urządzeń elektrycznych.
- .10 Oględziny zewnętrzne urządzeń o napięciu powyżej 1000 V.
- .11 Oględziny zewnętrzne urządzeń elektrycznych w pomieszczeniach i przestrzeniach zagrożonych wybuchem.
- .12 Próby działania układu zdalnego sterowania napędem głównym.
- .13 Próby działania układu bezpieczeństwa napędu głównego.
- .14 Próby działania układu automatycznego sterowania zespołów prądowórczych.
- .15 Próby działania układu bezpieczeństwa silników napędowych zespołów prądowórczych.
- .16 Próby działania układów automatyki pomp i sprężarek powietrza łącznie z układami bezpieczeństwa.
- .17 Próby działania układów zdalnego lub automatycznego sterowania instalacją zęzową, łącznie z próbą sygnalizacji wysokiego poziomu zęz.
- .18 Próby działania układu alarmowego siłowni, łącznie z próbą sygnalizacji w pomieszczeniach mechaników.
- .19 Oględziny zewnętrzne torów kablowych.

#### 5.3.2.5 Urządzenia chłodnicze

- .1 Sprawdzenie zapisów w książce pracy chłodni.
- .2 Próba działania urządzenia chłodniczego w zakresie eksploatacyjnym.
- .3 Oględziny i próby sprężarek, pomp czynnika chłodniczego, chłodziwa, wody chłodzącej, systemu odtajania hydrauliki szaf zamrażalniczych.
- .4 Oględziny zewnętrzne wymienników ciepła, oddzielaczy cieczy, osuszaczy, filtrów, zbiorników ciśnieniowych.
- .5 Oględziny ze sprawdzaniem szczelności armatury i rurociągów czynnika chłodniczego, chłodziwa, wody chłodzącej, systemu odtajania, hydrauliki szaf zamrażalniczych.
- .6 Próba działania układów kontrolnych i automatyki instalacji chłodni,
- .7 Oględziny urządzeń zabezpieczających instalację chłodniczą – zaworów i płytek oraz próba działania awaryjnego spustu czynnika chłodniczego za burtę.
- .8 Oględziny szalowania, izolacji, zamknięć luków, drzwi, kanałów powietrznych, ścieków, studzienek zęzowych i innego wyposażenia w pomieszczeniach chłodzonych.
- .9 Sprawdzenie termometrów, systemów pomiaru temperatur w pomieszczeniach chłodzonych i w instalacjach.

- .10 Próba działania awaryjnego systemu wentylacji.
- .11 Próba działania źródeł energii elektrycznej, rozdzielnic energii elektrycznej, pulpitów sterowniczych i kontrolnych wraz z kontrolą stanu silników elektrycznych.
- .12 Próba działania oświetlenia awaryjnego.
- .13 Próba działania sygnalizacji zabezpieczającej i alarmowej.

### **5.3.3 Przegląd roczny wyposażenia konwencyjnego**

**5.3.3.1** Przeglądy roczne wyposażenia konwencyjnego należy przeprowadzać w zakresie określonym każdorazowo przez PRS na podstawie wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej i wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy.

## **5.4 Zakresy okresowych przeglądów pośrednich**

### **5.4.1 Przegląd pośredni kadłuba i jego wyposażenia**

Przegląd pośredni kadłuba obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba w zakresie określonym w 5.5.4, czynności określone w 5.3.1 dla przeglądu rocznego, a ponadto czynności wymienione w 5.3.2.1 do 5.3.2.5.

#### **5.4.1.1 Oględziny zewnętrzne:**

- pomieszczeń kadłuba, wskazanych przez PRS,
  - pomieszczeń siłowni oraz szybów tych pomieszczeń wraz z zamknięciami,
  - zamocowań do poszycia armatury dennej i burtowej,
  - zbiorników balastowych:
- .1 Na okrętach od 6 do 12 lat – oględzinom podlegają:  
Zbiorniki reprezentatywne dla danego typu, wskazane przez PRS.  
Jeżeli w zbiornikach stwierdzono zły stan powłok ochronnych lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie, lub jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to oględziny należy rozszerzyć do zakresu oględzin szczegółowych i na inne zbiorniki tego typu.
  - .2 Na okrętach mających powyżej 12 lat – oględzinom podlegają:  
Wszystkie zbiorniki balastowe.  
Jeżeli w zbiornikach stwierdzono zły stan powłok ochronnych lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub, jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to oględziny należy rozszerzyć do zakresu oględzin szczegółowych.
  - .3 Jeżeli w czasie przeglądu nie stwierdzono uszkodzeń konstrukcji, to oględziny mogą być ograniczone do sprawdzenia, czy powłoki ochronne twarde lub półtwarde utrzymane są w dobrym stanie.

- .4 Jeżeli w zbiornikach innych niż zbiorniki dna podwójnego stwierdzono pogorszenie stanu powłok ochronnych twardych lub półtwardych i nie zostały one odnowione lub, jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub, jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to w celu utrzymania klasy zbiorniki te należy poddać oględzinom szczegółowym podczas każdego następnego przeglądu rocznego.
- .5 Jeżeli w zbiornikach balastowych dna podwójnego stwierdzono stan powłok ochronnych jak w .4 lub jeżeli powłoki nie były zastosowane od czasu budowy, to utrzymanie klasy może być uwarunkowane dokonaniem oględzin wewnętrznych tych zbiorników podczas każdego następnego przeglądu rocznego.

#### **5.4.2 Przegląd pośredni urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych**

**5.4.2.1** Przegląd pośredni obejmuje czynności określone dla przeglądu rocznego, a ponadto przegląd wału śrubowego i pędników w zakresie określonym w 5.7.

#### **5.4.3 Przegląd pośredni wyposażenia konwencyjnego**

**5.4.3.1** Przeglądy pośrednie wyposażenia konwencyjnego należy przeprowadzać w zakresie określonym każdorazowo przez PRS na podstawie wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej i wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy.

### **5.5 Zakresy przeglądów dla odnowienia klasy**

#### **5.5.1 Przegląd kadłuba dla odnowienia klasy nr 1 – okręt mający do 6 lat**

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla odnowienia klasy nr 1 obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba w stanie wynurzonem (patrz 5.6.1 i 5.6.2) oraz czynności określone w 5.4.1 i 5.4.2, a ponadto czynności wymienione poniżej.

**5.5.1.1** Oględziny szczegółowe wszystkich pomieszczeń w tym siłowni oraz pompowni, jeżeli występują – dna wewnętrznego, poszycia, grodzi, pokładów, międzypokładów, wiązań, rurociągów, studzienek zęzowych oraz przejść przez grodzie wodoszczelne.

**5.5.1.2** Oględziny szczegółowe pokryw lukowych (poszycie i usztywnienia).

**5.5.1.3** Oględziny szczegółowe zbiorników:

- .1 Skrajnik dziobowy i rufowy, komory łańcuchów kotwicznych.
- .2 Wszystkie zbiorniki balastowe.
- .3 Koferdamy i tunele.
- .4 Jeżeli w czasie przeglądu nie stwierdzono uszkodzeń konstrukcji, to oględziny mogą być ograniczone do sprawdzenia, czy powłoki ochronne twarde lub półtwarde utrzymane są w dobrym stanie.

- .5 Jeżeli w zbiornikach innych niż zbiorniki dna podwójnego stwierdzono pogorszenie stanu powłok ochronnych twardych lub półtwardych i nie zostały one odnowione lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie, lub jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to w celu utrzymania klasy zbiorniki te należy poddać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego.
- .6 Jeżeli w zbiornikach balastowych dna podwójnego stwierdzono stan powłok ochronnych jak w .5 lub jeżeli powłoki nie były zastosowane od czasu budowy, to utrzymanie klasy może być uwarunkowane dokonaniem oględzin wewnętrznych tych zbiorników podczas każdego następnego przeglądu rocznego.

**5.5.1.4** Oględziny szczegółowe zęz w ładowniach i pomieszczeniach siłowni oraz w przedziałach ochronnych.

**5.5.1.5** Oględziny szczegółowe fundamentów silników głównych, zespołów prądotwórczych, mechanizmów pomocniczych i kotłów.

**5.5.1.6** Oględziny szczegółowe zamknięć luków międzypokładów.

**5.5.1.7** Oględziny szczegółowe masztów, ich zamocowań i olinowania stałego.

**5.5.1.8** Oględziny szczegółowe kotwic, łańcuchów, zwalniaków i stoperów.

**5.5.1.9** Oględziny szczegółowe pachołów, lin holowniczych i cumowniczych.

**5.5.1.10** Próby szczelności, którym podlegają następujące zbiorniki, wraz z ich rurociągami odpowietrzającymi i pomiarowymi:

- .1 zbiorniki balastowe;
- .2 skrajniki;
- .3 zbiorniki paliwa i wody słodkiej, wskazane przez inspektora PRS.

Próby zbiorników należy przeprowadzić przez zalanie wodą do wysokości zamknięć rur odpowietrzających.

Próby szczelności zbiorników paliwowych mogą być wykonywane przy użyciu paliwa.

Próby szczelności zbiorników dennych, poddanych uprzednio oględzinom, mogą być wykonywane na wodzie.

**5.5.1.11** Sprawdzenie poprawności pracy i szczelności zamknięć włazów na pokładach otwartych, drzwi zewnętrznych i burtowych, iluminatorów i świetlików.

**5.5.1.12** Sprawdzenie działania wszystkich pokryw lukowych sterowanych mechanicznie z uwzględnieniem:

- ich otwarcia i zabezpieczenia w takiej pozycji,
- właściwego przylegania i skuteczności uszczelnień w pozycji zamkniętej,
- próby działania elementów systemu hydraulicznego oraz napędu, lin, łańcuchów i cięgieł z zaczepami.

**5.5.1.13** Sprawdzenie skuteczności uszczelnień wszystkich pokryw lukowych przez polewanie strumieniem wody pod ciśnieniem lub metodą ekwiwalentną.

**5.5.1.14** Pomiary grubości poszycia i usztywnień zrębnic lukowych, zamknięć luków (stalowych pontonów lub pokryw lukowych), usytuowanych na pokładach otwartych, jeżeli inspektor uzna je za konieczne.

**5.5.1.15** Dodatkowo w rejonach podejrzanych przeprowadzić pomiary grubości. Jeżeli zajdzie konieczność dokonania pomiarów, to należy wykonać 5 pomiarów na każdy 1 m<sup>2</sup> płyty poszycia i 3 pomiary na każdym środniku i mocniku usztywnienia.

**5.5.1.16** Próba działania urządzenia do zwalniania holu przy maksymalnym obciążeniu haka podczas próby uciągu na palu, jeżeli takie urządzenie występuje na okręcie.

## **5.5.2 Przegląd kadłuba dla odnowienia klasy nr 2 – okręt mający od 6 do 12 lat**

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla odnowienia klasy nr 2 obejmuje czynności dla przeglądu dla odnowienia klasy nr 1 określone w 5.5.1, a ponadto czynności wymienione poniżej.

**5.5.2.1** Pomiary grubości elementów konstrukcyjnych kadłuba w rejonach podejrzanych oraz w jednym przekroju poprzecznym pokładu na całej szerokości w obrębie 0,5 *L* w rejonie śródkręcia w przestrzeniach ładunkowych.

**5.5.2.2** Pomiary grubości ogniów łańcucha kotwicznego

**5.5.2.3** Oględziny szczegółowe zbiorników:

- jeden zbiornik paliwa i jeden zbiornik wody słodkiej, wskazane przez inspektora PRS.

**5.5.2.4** Próby szczelności kadłubowych zbiorników ścieków i odpadów, łącznie z ich rurociągami odpowietrzającymi i pomiarowymi.

Próby szczelności zbiorników dennych, poddanych uprzednio oględzinom, mogą być wykonywane na wodzie.

## **5.5.3 Przegląd kadłuba dla odnowienia klasy nr 3 – okręt mający od 12 do 18 lat**

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla odnowienia klasy nr 3 obejmuje czynności dla przeglądu dla odnowienia klasy nr 2 określone w 5.5.2, a ponadto czynności wymienione poniżej.

**5.5.3.1** Oględziny szczegółowe zbiorników:

- zbiorniki paliwa w dnie i poza dnem podwójnym wskazane przez inspektora PRS,
- zbiorniki wody słodkiej wskazane przez PRS,
- zbiorniki ścieków i odpadów stanowiące konstrukcję kadłuba.

**5.5.3.2** Próby szczelności wskazanych przez inspektora PRS zbiorników oleju smarnego, łącznie z ich rurociągami odpowietrzającymi i pomiarowymi.

**5.5.3.3** Pomiary grubości elementów konstrukcyjnych kadłuba:

- dla okrętów o długości poniżej 100 m jeden przekrój, a dla pozostałych okrętów dwa przekroje poprzeczne w obrębie 0,5 *L* w rejonie śródokręcia, w dwóch różnych przestrzeniach ładunkowych;
- usztywnienia w skrajniku dziobowym.

**5.5.3.4** Pomiary grubości płyt i usztywnień zamknięć kadłuba i ich zrębnic.

#### **5.5.4 Przegląd kadłuba dla odnowienia klasy nr 4 i kolejnych – okręt mający powyżej 18 lat**

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla odnowienia klasy nr 4 i kolejnych obejmuje czynności dla przeglądu dla odnowienia klasy nr 3 określone w 5.5.3, a ponadto czynności wymienione poniżej.

**5.5.4.1** Pomiary grubości elementów konstrukcyjnych kadłuba:

- dla okrętów o długości poniżej 100 m co najmniej dwa przekroje, a dla pozostałych okrętów co najmniej trzy przekroje poprzeczne w obrębie 0,5 *L* w rejonie śródokręcia, w różnych przestrzeniach ładunkowych;
- usztywnienia w skrajniku rufowym;
- wszystkie wyeksponowane płyty poszycia pokładu głównego na całej długości;
- reprezentatywna liczba wyeksponowanych płyt poszycia pokładów nadbudów;
- najniższy pas poszycia wszystkich grodzi poprzecznych wraz z usztywnieniami;
- pasy poszycia wszystkich grodzi poprzecznych wraz z usztywnieniami w rejonie międzypokładów;
- wszystkie płyty pasa zmiennego zanurzenia;
- wszystkie płyty stępki i dodatkowo poszycia dna zewnętrznego w rejonach koferdamów, maszynowni oraz rufowych części zbiorników.

#### **5.5.5 Przegląd urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych dla odnowienia klasy**

Przegląd urządzeń maszynowych, elektrycznych i chłodniczych dla odnowienia klasy obejmuje czynności określone dla przeglądu rocznego, a ponadto wymienione w 5.5.5.1.

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

##### **.1 Główny silnik spalinowy tłokowy:**

- oględziny szczegółowe elementów ważnych dla prawidłowej pracy silnika;
- oględziny szczegółowe mechanizmów i urządzeń zawieszonych na silniku oraz osprzętu silnika;
- próby zaworów bezpieczeństwa na głowicach silników;
- oględziny szczegółowe turbodoładowarek;



- oględziny szczegółowe tłumika drgań skrętnych oraz kontrola przestrzegania wymagań producenta dotyczących eksploatacji tłumika;
  - sprawdzenie naciągu łańcucha napędzającego wał rozrządu;
  - sprawdzenie naciągu ściąągów zgodnie z instrukcją fabryczną;
  - sprawdzenie zamocowania silnika do fundamentu.
- .2 Główne i pomocnicze silniki spalinowe turbinowe:**
- oględziny i próby w zakresie każdorazowo określonym przez PRS zgodnie z wymaganiami *Części VII Przepisów*.
- .3 Główne i pomocnicze turbiny parowe:**
- oględziny szczegółowe elementów turbiny;
  - sprawdzenie zamocowania turbiny do fundamentu;
  - próby działania urządzeń maszynowych – zawory manewrowe biegu naprzód i wstecz, zawór szybkozamykający i serwomotory oraz regulator obrotów;
  - próba hydrauliczna zaworów manewrowych – co 10 lat.
- Jeżeli turbiny parowe są typu, który sprawdził się w praktyce jako niezawodny oraz są wyposażone w uznanego typu wskaźniki położenia wirnika i wskaźniki drgań oraz w urządzenia pomiarowe wzdłuż linii przepływu pary, to PRS może ograniczyć zakres przeglądu dla odnowienia klasy nr 1 do zbadania łożysk wirnika, łożysk oporowych i sprzęgieł elastycznych pod warunkiem, że inspektor na podstawie zapisów w Dzienniku maszynowym i prób po przeglądzie uzna pracę turbiny i jej stan techniczny za zadowalające. Takie ograniczenie zakresu przeglądu nie ma zastosowania do następnych przeglądów dla odnowienia klasy.
- Przesunięcie terminu otwarcia korpusu turbiny może jednak mieć miejsce na podstawie technicznie uzasadnionego wniosku Marynarki Wojennej i w oparciu o dokumentację techniczno-ruchową turbiny opracowaną przez jej producenta.
- .4 Główny napęd elektryczny:**
- sprawdzenie układu chłodzenia silnika elektrycznego i sygnalizacji o zatrzymaniu wentylatorów (układ podstawowy, układ rezerwowy).
- .5 Przekładnie**
- Oględziny w stanie otwartym w zakresie wystarczającym do określenia stanu technicznego kół zębatach, wałów, łożysk, łożyska oporowego, sprzęgieł rozłącznych.
- .6 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.
- .7 Wał oporowy wraz z łożyskami:**
- oględziny szczegółowe wału i łożyska,
  - pomiar luzu w łożysku oporowym,
  - sprawdzenie zamocowania do fundamentu.

- .8** Wały pośrednie łącznie z łożyskami:
  - oględziny szczegółowe wałów i łożysk,
  - sprawdzenie zamocowania łożysk do fundamentów.
- .9** Wał śrubowy i pędniki – patrz 5.7.
- .10** Oględziny prądnic i silników napędowych prądnic w stanie rozmontowanym oraz ich próby.
- .11** Oględziny szczegółowe sprzężarek powietrza.
- .12** 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.
- .13** Próby działania następujących pomp z niezależnym napędem: zęzowych, balastowych, ogólnego użytku, wody chłodzącej, paliwowych, oleju smarowego, wody zasilającej i obiegu kotła. W przypadku nieprawidłowości działania należy przeprowadzić oględziny wewnętrzne.
- .14** Próby działania: maszyny sterowej, wciągarek kotwicznych i cumowniczych oraz wciągarek holowniczych. W przypadku nieprawidłowości działania należy przeprowadzić ponowną regulację lub oględziny wewnętrzne.
- .15** Instalacje rurociągów:
  - oględziny rurociągów instalacji zęzowej, przelewowej, odpowietrzającej i rurociągów pomiarowych (rur pomiarowych). Próby szczelności tych rurociągów łącznie z próbami szczelności zbiorników;
  - próby działania instalacji balastowej, wody chłodzącej, parowej, paliwa ciekłego, oleju smarowego, hydraulicznej. W przypadku wątpliwości co do stanu technicznego rurociągów, PRS może wymagać przeprowadzenia prób hydraulicznych lub pomiaru grubości ścianek;
  - próby hydrauliczne rurociągów przechodzących przez zbiorniki paliwa oraz pomieszczenia;
  - próby hydrauliczne węzownic grzewczych w zbiornikach nie poddawanych oględzinom. W zbiornikach poddawanych oględzinom w zależności od stanu technicznego węzownic.
- .16** Kanały wentylacyjne przechodzące przez grodzie wodoszczelne i przegrody pożarowe – oględziny.
- .17** Zbiorniki nie stanowiące części konstrukcji kadłuba – oględziny zewnętrzne i wewnętrzne konstrukcji oraz oględziny armatury.
- .18** Wymienniki ciepła:
  - oględziny wewnętrzne,
  - próba hydrauliczna wymagana w zależności od wyników przeglądu i po naprawie.
- .19** Zabezpieczenia kierunkowe, przeciążeniowe i podnapięciowe prądnic – próby działania.

- .20 Podgrzewacze w systemach siłowni – próby działania.
- .21 Kable oraz przejścia kabli przez przegrody wodoszczelne i pożarowe – oględziny szczegółowe.
- .22 Ochrona odgromowa i uziemienia – oględziny szczegółowe.
- .23 Czujniki układów automatyki siłowni – sprawdzenie nastaw.
- .24 Układy regulacji temperatury, ciśnienia oraz lepkości paliwa – próby działania (w przypadku gdy są przeprowadzane próby morskie okrętu).
- .25 Przyrządy pomiarowe i kontrolne – sprawdzeniu podlega:
  - stan przyrządu na podstawie oględzin,
  - prawidłowość wskazań (na kotłach i zbiornikach ciśnieniowych – za pomocą manometru kontrolnego, a w innych przypadkach przez porównanie wskazań dwóch równoległych przyrządów).
- .26 Próba działania odolejacza i urządzenia filtrującego – sprawdzenie pracy automatycznej i sterowania ręcznego.
- .27 Sprawdzenie sygnalizacji wysokiego poziomu zbiornika retencyjnego wody zęzowej i zbiorników sanitarnych.
- .28 Przegląd instalacji ładunkowych w zakresie określonym przez PRS.

## 5.6 Przegląd podwodnej części kadłuba

### 5.6.1 Przegląd okresowy podwodnej części kadłuba na doku:

- .1 oględziny poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, ślepki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, kokera trzonu sterowego, dyszy Korta, wnęk stabilizatorów, stępek przechyłowych, środków ochrony przeciwniekorozyjnej;
- .2 oględziny korków spustowych zbiorników balastowych i wody słodkiej – co 6 lat, zbiorników paliwa i oleju oraz przedziałów ochronnych – przy okazji wykręcenia korka;
- .3 oględziny skrzyń zaworów dennych i burtowych – co 6 lat;
- .4 oględziny armatury dennej i burtowej – co 6 lat w stanie otwartym. Jeżeli armatura denna lub burtowa nie jest zamocowana bezpośrednio na skrzyni dennej, burtowej lub na poszyciu okrętu, to rurociągi łączące skrzynie lub poszycie okrętu z armaturą podlegają oględzinom szczegółowym w stanie rozmontowanym;
- .5 oględziny płetwy steru;
- .6 pomiar luzów w łożyskach układu zawieszenia zestawu sterowego i oględziny zewnętrzne podczas wychylania płetwy steru. W zależności od wyników pomiarów luzów w łożyskach i oględzin zewnętrznych może zaistnieć potrzeba demontażu płetwy lub części zawieszenia;
- .7 oględziny tunelu śruby steru strumieniowego;
- .8 oględziny śruby napędowej i innych pędników oraz pomiar luzu/opadu wału śrubowego w rufowym łożysku i sprawdzenie szczelności uszczelnienia pochwy wału śrubowego (patrz 5.7);
- .9 oględziny i pomiary innych urządzeń związanych z ruchem okrętu, sterowaniem i stabilizacją kołysań.

## **5.6.2 Pomiary grubości poszycia podwodnej części kadłuba**

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

## **5.6.3 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka**

**5.6.3.1** Przegląd podwodnej części kadłuba przeprowadzany jest przez nurków PRS.

**5.6.3.2** W uzasadnionych przypadkach PRS może wyrazić zgodę na przeprowadzenie przeglądu w następującym trybie:

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

**5.6.3.3** Przegląd pod wodą powinien być tak przeprowadzony, aby zapewnić, na ile to możliwe, dostarczenie informacji w zakresie porównywalnym z przeglądem w doku (patrz 5.6.1 i 5.6.2). Jeżeli spełnienie wymagań powyższych nie jest możliwe lub przegląd wykaże występowanie znacznej korozji lub uszkodzeń mających wpływ na klasę okrętu, to okręt należy przedstawić do przeglądu na doku.

**5.6.3.4** W celu przeprowadzenia przez nurka pełnych oględzin podwodnej części kadłuba Marynarka Wojenna zobowiązana jest do właściwego przygotowania okrętu do przeglądu, tzn. zapewnienia bezpiecznej pracy nurka, oczyszczenia podwodnej części kadłuba, przygotowania dostępu do pomiarów luzów w łożysku zestawu sterowego i opadu wału śrubowego, oznakowania kadłuba linami, umożliwiającego nurkowi prawidłowe określenie jego pozycji i zlokalizowanie ewentualnych uszkodzeń.

**5.6.3.5** Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie zamiast przeglądu na doku w przypadkach określonych w 5.2.4 przeprowadzany jest na wniosek Marynarki Wojennej po pozytywnym rozpatrzeniu przez PRS załączonego do wniosku programu przeglądu. Program powinien zawierać następujące informacje:

- .1** Oświadczenie, że od ostatniego przeglądu na doku okręt nie wszedł na mieliznę i nie wystąpiły żadne uszkodzenia konstrukcji i awarie wyposażenia w podwodnej części kadłuba oraz blokady w układzie sterowym i linii wałów.

- .2 Oświadczenie, że na okręcie znajduje się dokumentacja techniczna w zakresie obejmującym co najmniej: plan rozwinięcia poszycia części podwodnej kadłuba, plan zbiorników dennych, plan otworów i ich zamknięć poniżej linii wodnej, plan rozmieszczenia anod ochronnych, plan zestawu sterowego, plan uszczelnienia linii wałów i rysunek śruby napędowej.
- .3 Oświadczenie, że przegląd odbędzie się w wodzie o odpowiedniej przejrzystości, a część podwodna kadłuba zostanie należycie oczyszczona i oznakowana, aby umożliwić nurkowi określenie jego pozycji i zlokalizowanie ewentualnych uszkodzeń;
- .4 Podanie możliwości i sposobu pomiaru luzu/opadu w łożyskach steru oraz sprawdzenia szczelności uszczelnienia wału śrubowego;
- .5 Podanie informacji o firmie nurkowej, która będzie wykonywać czynności podwodne, jeżeli oględziny nie będą wykonywane przez nurków inspektorów PRS;
- .6 Sprawozdania i karty pomiarowe, jeżeli ostatnie przeglądy części podwodnej kadłuba na doku oraz wału śrubowego nie były przeprowadzone przez PRS.

## **5.7 Przeglądy okresowe wału śrubowego i pędników**

### **5.7.1 Postanowienia ogólne**

**5.7.1.1** Wały śrubowe podlegają przeglądom całkowitym lub zmodyfikowanym.

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

### **5.7.2 Przegląd całkowity wału śrubowego**

**5.7.2.1** Przegląd całkowity przeprowadza się po wysunięciu wału z pochwy.

**5.7.2.2** Okres między kolejnymi przeglądami całkowitymi nie powinien przekraczać 6 lat. Jeżeli przyczyny techniczne nie będą stanowiły przeszkody, to pierwszy całkowity przegląd wału śrubowego dla okrętów nowych może być wykonany podczas drugiego przeglądu dla odnowienia klasy.

**5.7.2.3** Zakres przeglądu całkowitego obejmuje:

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

- w przypadku śruby osadzonej na stożku bezwpuście – na przedniej części stożka, poczynając od jego największej średnicy;
- w przypadku śruby zamocowanej do kołnierza na końcu wału śrubowego – na części przechodzącej w kołnierz;
- pomiary opadu wału / luzów w łożysku rufowym;
- oględziny łożysk;
- oględziny uszczelnienia olejowego, jeżeli występuje, ze sprawdzeniem jego szczelności.

### 5.7.3 Przegląd zmodyfikowany wału śrubowego

#### 5.7.3.1 W przypadku gdy:

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

#### 5.7.3.2 Zakres przeglądu zmodyfikowanego obejmuje:

- .1 sprawdzenie oświadczenia starszego mechanika potwierdzającego prawidłową eksploatację układu, w tym sprawdzenie zapisów dotyczących zużycia oleju i jego temperatur;
- .2 sprawdzenie zaświadczeń wydanych przez laboratorium uznane przez PRS lub producenta z regularnie przeprowadzanych (co pół roku), odpowiednią metodą badań próbek oleju smarowego pochwy wału. Próbki oleju do badań powinny być pobierane w warunkach eksploatacyjnych, tzn. przy obracającym się wale śrubowym i ustalonej temperaturze oleju smarowego. Próbki powinny być pobierane z tego samego uzgodnionego i oznaczonego punktu poboru. Próbki powinny być pobrane i opisane przez starszego mechanika;

- .3 pomiary opadu wału / luzów łożyska rufowego;
- .4 oględziny dostępnych części wału po zdjęciu uszczelnień olejowych;
- .5 w przypadku śruby osadzonej za pomocą wpustu – wykonanie uznaną metodą defektoskopii badań nieniszczących stożka w rejonie co najmniej 1/3 jego długości, poczynając od największej średnicy; w takich przypadkach będzie wymagany demontaż śruby napędowej;
- .6 sprawdzenie szczelności uszczelnień olejowych.

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

#### **5.7.4 Przegląd pędników**

**5.7.4.1** Przegląd pędników przeprowadza się przy przeglądzie podwodnej części kadłuba.

**5.7.4.2** Zakres przeglądu śruby napędowej obejmuje:

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

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

**5.7.4.3** Zakres przeglądu pędników innego rodzaju określa każdorazowo PRS.

#### **5.8 Przeglądy okresowe kotłów**

**5.8.1** Przeglądom okresowym podlegają:

- kotły parowe głównego napędu,
- kotły parowe pomocnicze,
- wszystkie inne kotły parowe o ciśnieniu przekraczającym 0,35 MPa lub powierzchni grzewczej przekraczającej 4,5 m<sup>2</sup>,
- kotły oleju grzewczego.

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

**5.8.3** Przegląd wewnętrzny kotłów parowych i kotłów oleju grzewczego przeprowadzany jest w czasie przeglądu okresowego okrętu, dwukrotnie w ciągu 6-letniego cyklu klasyfikacyjnego, lecz okres między kolejnymi przeglądami wewnętrznymi nie powinien przekraczać 3 lat.

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

**5.8.5** Zakres zewnętrznego przeglądu kotła parowego obejmuje:

- oględziny zamocowania kotła,
- oględziny obudowy i izolacji,
- oględziny zewnętrzne armatury,
- próbę pod parą.  
Próba kotła pod parą obejmuje sprawdzenie działania:
- zaworów bezpieczeństwa kotła i przegrzewaczy<sup>\*</sup>
- instalacji wody zasilającej i obiegowej,
- instalacji szumowania i odmulania,
- wodowskazów,
- manometrów,
- zdalnego sterowania głównego zaworu parowego i zaworów bezpieczeństwa,
- instalacji paliwowej,
- układów automatyki,
- układu bezpieczeństwa,
- układu alarmowego.

**5.8.6** Zakres zewnętrznego przeglądu kotła oleju grzewczego obejmuje:

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

### **5.8.7 Przegląd wewnętrzny kotła parowego**

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

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

---

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



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

**5.8.7.3** Po naprawie kotła wymagana jest próba hydrauliczna ciśnieniem równym 1,25 ciśnienia roboczego.

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

**5.8.7.5** Jeżeli podczas przeglądu okresowego lub doraźnego stwierdzone zostaną uszkodzenia wymagające naprawy kotła, to naprawa ta powinna być wykonana pod nadzorem inspektora, zgodnie z zatwierdzoną przez PRS technologią. Po naprawie kocioł należy poddać próbie zgodnie z 5.8.7.3.

## **5.8.8 Przegląd wewnętrzny kotła oleju grzewczego**

**5.8.8.1** Przegląd wewnętrzny kotła oleju grzewczego przeprowadzany jest w zakresie mających zastosowanie wymagań 5.8.7.

## **5.9 Przeglądy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru**

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

**5.9.2** Przeglądy w nadzorze stałym lub w innym alternatywnym systemie nadzoru powinny być przeprowadzone w czasie przeglądu rocznego.

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

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

## **5.10 Przegląd odnowieniowy wyposażenia konwencyjnego**

**5.10.1** Przeglądy odnowieniowe wyposażenia konwencyjnego należy przeprowadzać w zakresie określonym przez PRS na podstawie wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej i wytycznych Międzynarodowej Organizacji Pracy.

## **5.11 Zakres przeglądu okresowego urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków**

**5.11.1** Urządzenia i osprzęt do mocowania ładunków jednostkowych na okrętach, a także do przewozu drewna na pokładzie otwartym, jeżeli jakakolwiek część objętości drewna jest uwzględniona w obliczeniach pantokaren, określone wymaganiami *Części III – Wyposażenie kadłubowe*, podlegają przeglądom okresowym w terminie przeglądu dla odnowienia klasy okrętu w zakresie podanym w 5.11.2.

**5.11.2** Zakres przeglądu 6-letniego obejmuje:

- .1** sprawdzenie zapisów przeglądów rocznych i pośrednich przeprowadzonych przez osobę odpowiedzialną za osprzęt na okręcie zgodnie z ustaleniami podanymi w „Księżce przeglądu osprzętu do ustalenia położenia i mocowania ładunków na okręcie”;
- .2** sprawdzenie, czy osprzęt będący na wyposażeniu okrętu posiada odpowiednie ważne dokumenty PRS, zaświadczenia badania, metryki (producentów lub laboratoriów uznanych przez PRS);
- .3** oględziny odciągów (linowych, łańcuchowych, prętowych), łączników (skrętnych i mostkowych), zaczepów, uchwytów, napinaczy, dźwigni napinaczy, przewodnic, fundamentów i podpór, gniazd pokładowych, czopów pokładowych, przekładek. Oględzinom szczegółowym poddaje się 1% osprzętu każdego rodzaju, lecz nie mniej niż 10 sztuk;
- .4** pomiary odciągów, łączników, zaczepów, uchwytów, napinaczy, przewodnic, gniazd pokładowych itp.;
- .5** próby osprzętu pod obciążeniem równym 1,1 obciążenia roboczego, nie mniej niż 0,5% ilości osprzętu, w zależności od wyników oględzin szczegółowych i pomiarów lub jeżeli zachodzi podejrzenie utraty wytrzymałości na skutek korozji i zużycia lub w przypadku, gdy stan techniczny nie może być w wystarczającym stopniu określony w oparciu o oględziny zewnętrzne.

## **5.12 Przeglądy doraźne**

### **5.12.1 Postanowienia ogólne**

**5.12.1.1** Przeglądy doraźne są przeprowadzane w razie zgłoszenia okrętu lub poszczególnych jego urządzeń, mechanizmów, instalacji i elementów wyposażenia do przeglądu we wszystkich innych przypadkach niż przeglądy zasadnicze i okresowe lub wynikające z alternatywnego systemu nadzoru.

**5.12.1.2** Przegląd doraźny może być dokonany na zlecenie Marynarki Wojennej albo może być spowodowany kontrolnym działaniem PRS lub dowództwa Marynarki Wojennej (patrz 5.13).

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

## 5.12.2 Przegląd poawaryjny

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

Obowiązek niezwłocznego zgłoszenia do PRS awarii lub wejścia na mieliznę ciężcy na Marynarce Wojennej.

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

Przegląd ten ma na celu ustalenie rozmiaru uszkodzeń, uzgodnienie zakresu prac związanych z usunięciem skutków awarii oraz określenie możliwości i warunków utrzymania lub przywrócenia klasy. Jeżeli okręt znajduje się w porcie, w którym nie ma możliwości przeprowadzenia naprawy związanej z usunięciem skutków awarii, to na wniosek Marynarki Wojennej PRS może, po przeanalizowaniu sytuacji, wyrazić zgodę na jednorazowe przejście okrętu bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa.

W takim przypadku może być wymagane dokonanie napraw tymczasowych umożliwiających taką jednorazową podróż.

## 5.13 Audity

Na okrętach klasyfikowanych przez PRS, w celu określenia stopnia zgodności realizowanych przez PRS procesów z wymaganiami systemu jakości, mogą być przeprowadzane audyty.

Na żądanie PRS Marynarka Wojenna zobowiązana jest przedstawić okręt w celu przeprowadzenia takiego auditu w zakresie, terminie i miejscu uzgodnionym z PRS.

---

## 6 ZAWIESZENIE KLASY OKRĘTU

### 6.1 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy okrętu

#### 6.1.1 Uszkodzenie okrętu

W każdym przypadku niezamierzonego wejścia okrętu na mieliznę, stwierdzenia uszkodzenia kadłuba, awarii urządzeń, instalacji lub wyposażenia objętego wymaganiami *Przepisów* Marynarka Wojenna jest zobowiązana 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 okrętu 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 okrętu.

#### 6.1.2 Przekroczenie warunków eksploatacyjnych określonych w *Świadectwie klasy*

W przypadku zamierzonego przekroczenia warunków eksploatacyjnych określonych w *Świadectwie klasy*, Marynarka Wojenna zobowiązana jest poinformować o tym PRS, który podejmie decyzję o dalszym trybie postępowania. Przekroczenie warunków eksploatacyjnych bez zgody PRS powoduje automatyczne zawieszenie klasy okrętu do czasu przeprowadzenia przeglądu doraźnego.

#### 6.1.3 Przekroczenie terminu przeglądu okresowego okrętu

##### 6.1.3.1 Przegląd dla odnowienia klasy

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

Ważność klasy zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu w wyniku pozytywnym.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili wydania *Tymczasowego świadectwa klasy* okręt jest pozbawiony klasy.

##### 6.1.3.2 Przegląd roczny

W przypadku, gdy przegląd roczny nie został przeprowadzony i *Świadectwo klasy* nie zostało potwierdzone w okresie 3 miesięcy od należnej daty przeglądu, traci ono ważność, a klasa okrętu zostaje automatycznie zawieszona.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* okręt jest pozbawiony klasy.

### 6.1.3.3 Przegląd pośredni

W przypadku, gdy przegląd pośredni nie został przeprowadzony i *Świadectwo klasy* nie zostało potwierdzone w okresie 3 miesięcy od należnej daty przeglądu pośredniego, traci ono ważność, a klasa okrętu zostaje automatycznie zawieszona.

Ważność *Świadectwa klasy* zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili potwierdzenia ważności *Świadectwa klasy* okręt jest pozbawiony klasy.

### 6.1.3.4 Przeglądy w alternatywnych systemach nadzoru

W przypadku, gdy wszystkie należne i zaległe: przeglądy elementów kadłuba, urządzeń maszynowych, urządzeń chłodniczych i układów automatyki w nadzorze stałym, przeglądy kadłuba w skonsolidowanym systemie nadzoru oraz przeglądy kadłuba w skonsolidowanym systemie nadzoru oraz urządzeń maszynowych, chłodniczych i układów automatyki w planowanym systemie utrzymania urządzeń nie zostały przeprowadzone do czasu zakończenia przeglądu rocznego, to klasa okrętu może być zawieszona. Na wniosek Marynarki Wojennej PRS może wyrazić zgodę na przesunięcie terminu przeprowadzenia tych przeglądów. Okres przesunięcia nie powinien przekroczyć 3 miesięcy.

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

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili zakończenia przeglądów okręt jest pozbawiony klasy.

### 6.1.4 Przekroczenie terminu wykonania zaleceń

Każde zalecenie ma wyznaczony termin wykonania.

PRS przekazuje te terminy Marynarce Wojennej wraz z informacją, że klasa okrętu 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 wykonania zaleceń.

W okresie od daty zawieszenia klasy do chwili wykonania zaleceń okręt jest pozbawiony klasy.

## 6.2 Okręty z podwójną klasą

**6.2.1** Marynarka Wojenna zobowiązana jest zgłosić okręt do każdego przeglądu obu instytucjom klasyfikacyjnym równocześnie.

**6.2.2** PRS informuje drugą instytucję klasyfikacyjną o otrzymaniu od Marynarki Wojennej zlecenia na przegląd okrętu.

**6.2.3** Przeglądy przeprowadzane przez PRS traktowane są jako przeglądy wykonywane również w imieniu drugiej instytucji klasyfikacyjnej, jeżeli umowa o wzajemnej współpracy nie wymaga innego postępowania.

**6.2.4** W przypadku podjęcia decyzji o zawieszeniu klasy okrętu, PRS w ciągu 5 dni roboczych informuje o tym drugą instytucję klasyfikacyjną, podając powody swojej decyzji. Jeżeli druga instytucja klasyfikacyjna nie przedstawi argumentów, że przyczyny zawieszenia klasy w jej opinii są niezasadne, to klasa zostaje zawieszona.

**6.2.5** W przypadku otrzymania od drugiej instytucji klasyfikacyjnej decyzji o zawieszeniu klasy okrętu z przyczyn technicznych, PRS zawiesza również klasę okrętu, chyba że jest w stanie udokumentować, że zawieszenie klasy było nieuzasadnione.

### **6.3 Informowanie Dowództwa Marynarki Wojennej**

Informacja o zawieszeniu klasy, jak również informacja o przywróceniu klasy przekazywana jest do właściwego Dowództwa Marynarki Wojennej.

### **6.4 Przedłużenia okresu ważności klasy okrętu**

W wyjątkowych przypadkach, na wniosek Marynarki Wojennej, PRS może wyrazić zgodę na przedłużenie okresu ważności klasy maksymalnie do 3 miesięcy, gdy ważność *Świadectwa klasy* upływa, kiedy okręt jest w morzu.

Warunkiem przedłużenia okresu ważności klasy jest wtedy:

- udokumentowana zgoda PRS na przedłużenie, wyrażona przed upływem terminu ważności klasy,
  - uzgodnienie przeprowadzenia przeglądu w pierwszym porcie, do którego okręt zawinie,
  - przeświadczenie PRS, że przedłużenie takie jest technicznie uzasadnione.
-

## **7 UTRATA KLASY OKRĘTU I WYKREŚLENIE Z REJESTRU PRS**

### **7.1 Przyczyny utraty klasy okrętu**

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

**7.1.2** Zawieszenie klasy trwające dłużej niż 6 miesięcy.

Na wniosek Marynarki Wojennej PRS może wyrazić zgodę na przedłużenie okresu zawieszenia klasy okrętu nie uprawiającego żeglugi w przypadku oczekiwania na decyzję PRS po stwierdzeniu uszkodzeń lub w przypadku rozpoczęcia przeglądu dla przywrócenia ważności klasy.

**7.1.3** Zatonięcie okrętu.

**7.1.4** Przekazanie okrętu do złomowania.

**7.1.5** Pisemny wniosek Marynarki Wojennej o wykreślenie okrętu z Rejestru PRS.

### **7.2 Wykreślenie okrętu z Rejestru PRS**

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

### **7.3 Informowanie Dowództwa Marynarki Wojennej**

Informacja o utracie klasy i wykreśleniu okrętu z Rejestru PRS przekazywana jest do właściwego Dowództwa Marynarki Wojennej.

---

## **8 WYŁĄCZENIE OKRĘTU Z EKSPLOATACJI I PRZYWRÓCENIE OKRĘTU DO EKSPLOATACJI PO WYŁĄCZENIU**

**8.1** Na wniosek Marynarki Wojennej okręt może być wyłączony czasowo z eksploatacji, utrzymując jednocześnie klasę. We wniosku należy określić:

- przewidywany okres wyłączenia okrętu z eksploatacji,
- miejsce postoju okrętu (nabrzeże, reda itp.) w okresie wyłączenia,
- wykaz urządzeń, które w okresie wyłączenia okrętu będą utrzymane w ruchu (np.: kocioł, zespoły prądotwórcze, pompy zęzowe itp.; w wykazie należy podać numery wymienionych urządzeń),
- obsadę okrętu w okresie wyłączenia z eksploatacji.

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

**8.3** W okresie wyłączenia okrętu z eksploatacji urządzenia wyszczególnione w wykazie (patrz 8.1) podlegają corocznym przeglądom, przeprowadzanym w terminach przeglądów okresowych.

**8.4** Przeglądy okresowe okrętu wyłączzonego z eksploatacji przesuwają się automatycznie do czasu przeglądu dla przywrócenia okrętu do eksploatacji.

**8.5** Przywrócenie okrętu do eksploatacji następuje na wniosek Marynarki Wojennej, po przeprowadzeniu przeglądu w zakresie każdorazowo określonym przez PRS.

Przegląd ten obejmuje co najmniej wszystkie należne i zaległe przeglądy okresowe oraz zalecenia.

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

---



**Załącznik 1****OBJAŚNIENIE NIEKTÓRYCH SKRÓTÓW ZNAKÓW DODATKOWYCH**

<b>Skrót</b>	<b>Określenie angielskie</b>	<b>Określenie polskie</b>
HSC	high speed craft	jednostka szybka
PET	petroleum tank	zbiornik paliwa napędowego
SD	strengthened deck	pokład wzmocniony
MD	movable deck	pokład ruchomy
LAL	lying aground during loading	osiadanie na dnie przy załadunku
CG	cargo grabs	urządzenia przeładunkowe chwytakowe
IWS	in water survey	przeгляд na wodzie
PAC	protection against corrosion	ochrona przed korozją
MS	mooring at sea	cumowanie w morzu
CHS	continuous survey of hull	nadzór stały kadłuba
CMS	continuous survey of machinery	nadzór stały urządzeń maszyno- wych
CSS	consolidated supervision system	skonsolidowany system nadzoru
PMS	planned maintenance scheme	system planowego utrzymania urządzeń