

**PRZEPISY
KLASYFIKACJI I BUDOWY
STATKÓW ŚRÓDLĄDOWYCH**

**CZĘŚĆ I
ZASADY KLASYFIKACJI**

październik
2020



GDAŃSK

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW ŚRÓDLĄDOWYCH

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 wolna burta
- Część V – Ochrona przeciwpożarowa
- Część VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów
- Część VII – Urządzenia elektryczne i automatyka

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

Część I – Zasady klasyfikacji – październik 2020 została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 28 września 2020 r. i wchodzi w życie z dniem 1 października 2020 r.

Niniejsza *Część I* zastępuje poprzednie wydanie:

Część I – Zasady klasyfikacji i budowy statków śródlądowych – lipiec 2020.

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

- do statków nowych, dla których podpisanie kontraktu nastąpi 1 października 2020 r. lub po tej dacie – w pełnym zakresie,
- do statków istniejących – od najbliższego przeglądu klasyfikacyjnego.

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

- Publikacja 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych
- Publikacja 27/P – Zasady przeprowadzania prób manewrowości statków śródlądowych i zestawów pchanych
- Publikacja 40/P – Materiały i wyroby niemetalowe
- Publikacja 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba
- Publikacja 91/P – Śródlądowe żaglowe statki pasażerskie
- Publication 92/P – Specific Requirements for Inland Waterways High-Speed Vessels
- Publikacja 123/P – Bezpieczne wejście do przestrzeni zamkniętych

SPIS TREŚCI

	str.
1 Postanowienia ogólne	5
1.1 Zakres stosowania	5
1.2 Określenia	5
2 Zasady nadzoru	7
2.1 Zakres nadzoru	7
2.2 Podstawa nadzoru	8
2.3 Prowadzenie nadzoru	8
2.4 Rodzaje przeglądów	8
2.5 Odstępstwa od <i>Przepisów</i>	8
3 Klasa statku	8
3.1 Zasady ogólne	8
3.2 Okres ważności klasy	8
3.3 Zasadniczy symbol klasy	9
3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy	9
3.5 Symbol urządzeń maszynowych	12
4 Nadanie klasy	13
4.1 Zasady ogólne	13
4.2 Statek zbudowany pod nadzorem PRS	13
4.3 Statek posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej	13
4.4 Statek, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej	14
4.5 Statek, który uprzednio nie był klasyfikowany	14
5 Utrzymanie klasy – terminy i zakresy przeglądów, zakres stosowania przeglądów	15
5.1 Zasady ogólne	15
5.2 Terminy przeglądów okresowych	16
5.3 Zakres stosowania przeglądów okresowych	17
5.4 Zakresy przeglądów okresowych	17
5.5 Przeglądy doraźne	24
5.6 Przeglądy podwodnej części kadłuba	24
5.7 Przegląd wałów śrubowych i śrub napędowych	26
6 Zawieszenie klasy	27
6.1 Informacje ogólne	27
6.2 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy statku	27
6.3 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery	28
7 Utrata klasy	28
7.1 Przyczyny utraty klasy statku	28
7.2 Wykreślenie statku z Rejestru PRS	28
7.3 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery	28

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres stosowania

1.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy statków śródlądowych*, zwane dalej *Przepisami*, mają zastosowanie do statków przeznaczonych do uprawiania żeglugi śródlądowej.

1.1.2 Niniejsza część *Przepisów* ma zastosowanie zarówno do statków w budowie, jak i do statków istniejących.

1.1.3 W odniesieniu do jednostek szybkich wymagania dotyczące konstrukcji, wyposażenia, urządzeń i instalacji określone są przez PRS indywidualnie dla każdego statku, z uwzględnieniem postanowień *Kodeksu HSC* oraz wymagań określonych w wydanej przez PRS *Publication No. 92/P – Specific Requirements for Inland Waterways High-Speed Vessels*.

1.1.4 W odniesieniu do statków objętych unijnym świadectwem zdolności żeglugowej mają dodatkowo zastosowanie wymagania techniczne zawarte w normie ES-TRIN, stanowiącej treść Załącznika II do *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniającej dyrektywę 2009/100/WE i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE*.

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

1.2 Określenia

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

ADN – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawarta w Genewie dnia 26 maja 2000 r.

Barka – statek przeznaczony do przewozu towarów w ładowniach i/lub na pokładzie.

Barka holowana – barka bez własnego napędu, przemieszczana poprzez holowanie.

Barka motorowa – barka z napędem mechanicznym.

Barka pchana – barka bez własnego napędu, przystosowana do przemieszczania poprzez pchanie.

Barka pchana czołowa – barka pchana, znajdująca się na początku zestawu pchanego, wyposażona w odpowiednie dziobowe urządzenia kotwiczne, zapewniające możliwość właściwego zakotwiczenia całego zestawu pchanego.

Barka do zestawu pchanego – barka pchana, znajdująca się wewnątrz zestawu, przystosowana do szepiania z nią innych jednostek od strony dziobu i od strony rufy. Barka ta nie musi być wyposażona w urządzenia kotwiczne wymagane dla barki pchanej czołowej.

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

Długość całkowita – maksymalna długość jednostki, mierzona z uwzględnieniem wszystkich stałych urządzeń, takich jak części układu sterowego i napędowego, urządzenia mechaniczne, odbojnice, wsporniki kotwic itp.

Holownik – statek o napędzie mechanicznym zbudowany albo przystosowany do operacji holowniczych.

Jednostka szybka – statek z napędem mechanicznym, zdolny osiągać prędkość ponad 40 km/h względem wody.

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

Lodołamacz – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony do łamania lodów.

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

Ogłędziny:

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

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

Pchacz – statek o napędzie mechanicznym zbudowany albo przystosowany do przemieszczania zestawu pchanego.

Pogłębiarka – urządzenie pływające przeznaczone do pogłębiania dna akwenu lub wydobywania z wody kruszywa.

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

Prom – statek o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy z jednego brzegu drogi wodnej na drugi.

Próby:

- *Próby działania* – ogłędziny zewnętrzne dokonywane w czasie pracy mechanizmu lub urządzenia, połączone z pomiarami istotnych parametrów pracy.
- *Próby wytrzymałości nieniszczące* – przedmiot lub wyrób poddany jest obciążeniu próbnemu określoneemu przez PRS. Przedmiot próby nie powinien ulec uszkodzeniu.
- *Próby wytrzymałości niszczące* – reprezentatywne próbki zostają poddane obciążeniu zwiększanemu aż do momentu zniszczenia próbki. Wielkość obciążenia niszczącego zostaje odnotowana w sprawozdaniu z próby.
- *Próby szczelności* – czynności mające na celu sprawdzenie, czy nie następuje przenikanie czynnika ciekłego lub gazowego przez przedmiot próbypoddany działaniu takiego czynnika.

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

Przepisy – *Przepisy klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Części I do VII oraz Część IX z Przepisów klasyfikacji i budowy statków morskich*.

Statek pasażerski – statek o napędzie mechanicznym przeznaczony i przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów.

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

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

Szerokość całkowita – maksymalna szerokość jednostki, mierzona z uwzględnieniem wszystkich stałych urządzeń, takich jak koła łopatkowe, odbojnice, urządzenia mechaniczne itp.

Towary niebezpieczne – substancje, materiały i przedmioty, których międzynarodowy przewóz drogami wodnymi jest zabroniony lub dopuszczony jedynie na określonych warunkach, po spełnieniu wymagań zawartych w przepisach ADN.

Urządzenie pływające – jednostka pływająca wyposażona w stałe urządzenia robocze, takie jak urządzenia dźwignicowe, pogłębiarki, kafary lub podnośniki, służąca do wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw.

Załoga statku – zespół ludzi kierujący statkiem oraz zapewniający zdolność ruchu i bezpieczną eksploatację statku, łącznie z personelem obsługującym osoby znajdujące się na statku, w tym również pasażerów.

Zbiornikowiec – statek przeznaczony do przewozu ładunków ciekłych luzem.

Zbiornikowiec typu C – zbiornikowiec spełniający odpowiednie wymagania *Przepisów* dla statków ze znakiem **zb ADN-C**, mający podwójną burtę i podwójne dno, w części ładunkowej zazwyczaj płaskopokładowy.

Zbiornikowiec typu G – zbiornikowiec spełniający odpowiednie wymagania *Przepisów* dla statków ze znakiem **zb ADN-G**, przeznaczony do przewozu gazów sprężonych lub schłodzonych we wbudowanych zbiornikach ładunkowych. Kadłub w przestrzeni ładunkowej może mieć burtę pojedynczą (tylko dla gazów sprężonych) lub podwójną.

Zbiornikowiec typu N – zbiornikowiec spełniający odpowiednie wymagania *Przepisów* dla statków ze znakiem **zb ADN-N**.

Zestaw pchany – zespół jednostek połączonych sztywno lub elastycznie, składający się z pchacza i co najmniej jednej jednostki pchanej.

Zestaw sprzężony – zestawienie jednostek sztywno sprzężonych burtami, z których żadna nie znajduje się przed jednostką z napędem mechanicznym, prowadzącą zestaw.

Żuraw pływający – urządzenie pływające, wyposażone w zamontowane na pokładzie urządzenie dźwignicowe.

2 ZASADY NADZORU

2.1 Zakres nadzoru

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

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

2.1.3 Jeżeli symbol klasy statku zawiera znaki dodatkowe, to związane z nimi elementy kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia poddawane są przeglądowi klasyfikacyjnemu.

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

2.2 Podstawa nadzoru

Podstawą nadzoru klasyfikacyjnego PRS są:

- *Przepisy* i przywołane w nich *Publikacje* wydane przez PRS;
- wymagana dokumentacja techniczna, określona w poszczególnych częściach *Przepisów*.

Uwaga: Przed rozpoczęciem budowy, przebudowy lub odbudowy statku (lub urządzenia) należy dostarczyć do Centrali PRS do rozpatrzenia i zatwierdzenia dokumentację techniczną. Dokumentację należy dostarczyć w trzech egzemplarzach. Dopuszcza się, po uzgodnieniu z PRS, inną formę dostarczania do PRS wymaganej dokumentacji, np. w postaci przesyłki elektronicznej.

2.3 Prowadzenie nadzoru

Prowadzenie nadzoru klasyfikacyjnego przez PRS obejmuje:

- zatwierdzenie dokumentacji klasyfikacyjnej,
- nadzór nad budową, przebudową lub odbudową statku,
- nadzór nad statkiem istniejącym, polegający na przeprowadzaniu przeglądów określonych w 2.4.

2.4 Rodzaje przeglądów

Rozróżnia się następujące rodzaje przeglądów:

- przegląd zasadniczy (dla nadania klasy),
- przeglądy okresowe (dla odnowienia klasy i roczne)
- przeglądy doraźne (pozostałe przeglądy, patrz 5.5).

2.5 Odstępstwa od *Przepisów*

2.5.1 PRS może wyrazić zgodę na zastosowanie rozwiązań równoważnych z wymaganiami określonymi w *Przepisach* lub na zastosowanie odstępstw od *Przepisów*, jeżeli uzna że statek w wystarczającym stopniu spełnia standardy bezpieczeństwa, umożliwiające nadanie mu klasy. Zastosowanie rozwiązań równoważnych lub odstępstw nie może dotyczyć wymogów ustalonych przez Administrację żeglugową państwa bandery lub międzynarodowe uzgodnienia.

2.5.2 Przy nadaniu klasy, PRS może uwzględnić wymagania państwa bandery odbiegające od wymagań *Przepisów*.

3 KLASA STATKU

3.1 Zasady ogólne

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

3.1.2 PRS może zawiesić klasę statku lub ją unieważnić z przyczyn określonych odpowiednio w 6.2 i 7.1.

3.1.3 Nadanie, odnowienie lub przywrócenie klasy następuje po stwierdzeniu, że statek całkowicie lub w stopniu uznanym przez PRS za wystarczający spełnia dotyczące go wymagania *Przepisów*.

3.1.4 Klasę statku potwierdza się *Świadectwem klasy*.

3.1.5 W *Świadectwie klasy* umieszcza się symbol klasy składający się z zasadniczego symbolu klasy (patrz 3.3) i znaków dodatkowych (patrz 3.4) oraz symbol urządzeń maszynowych (patrz 3.5).

3.2 Okres ważności klasy

3.2.1 Klasę nadaje się lub odnawia na okres 5 lat, jeśli nie zachodzą okoliczności, o których mowa w 3.2.2.

3.2.2 Z uwagi na stan techniczny kadłuba, urządzeń maszynowych lub elektrycznych oraz w innych uzasadnionych przypadkach, PRS może nadać statkowi klasę na krótszy okres lub skrócić okres ważności

klasy po przeglądzie dla odnowienia klasy, oznaczając to odpowiednim znakiem dodatkowym w symbolu klasy – patrz 3.4.4.

3.2.3 PRS może, na wniosek armatora, przedłużyć maksymalnie o trzy miesiące okres ważności *Świadectwa klasy*, jeżeli jest to niezbędne, na przykład gdy brak jest możliwości przeprowadzenia przeglądu dla odnowienia klasy przed upływem ważności klasy. Przedłużenie to powinno być dokonane przed upływem ważności *Świadectwa klasy*.

3.3 Zasadniczy symbol klasy

3.3.1 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem PRS

Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem PRS składa się ze znaku * i umieszczonych po nim znaków **sKM** lub **sK**:

- * **sKM** – statek z napędem mechanicznym,
- * **sK** – statek bez napędu mechanicznego.

3.3.2 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej

Jeżeli statek został zbudowany pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, a następnie zostaje mu nadana klasa PRS, to otrzymuje on symbol klasy bez gwiazdki, na przykład:

- sKM** – statek z napędem mechanicznym,
- sK** – statek bez napędu mechanicznego.

3.3.3 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej

Jeżeli statek został zbudowany bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej, a następnie zostaje mu nadana klasa PRS, to symbol klasy ujmuje się w nawiasy, na przykład:

- (sKM)** – statek z napędem mechanicznym,
- (sK)** – statek bez napędu mechanicznego.

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

3.4.1 Postanowienia ogólne

3.4.1.1 Jeżeli statek spełnia wymagania dodatkowe przewidziane w *Przepisach* lub uzyskał zwolnienia przewidziane w *Przepisach*, to w jego symbolu klasy umieszcza się odpowiednie znaki dodatkowe.

3.4.1.2 W zależności od rodzaju znaku dodatkowego, jego posiadanie może być obowiązkowe z uwagi na rodzaj eksploatacji, rejon żeglugi lub zależne od decyzji armatora.

3.4.1.3 PRS może wykreślić lub zmienić odpowiedni znak dodatkowy w symbolu klasy w przypadku zmiany lub naruszenia warunków, na podstawie których znak ten został umieszczony w symbolu klasy.

3.4.1.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy umieszczane są za zasadniczym symbolem klasy, w kolejności ich wymieniania – patrz 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 3.4.6 i 3.4.7, na przykład:

* **sKM 3(W) <2 L1 pas [1]**

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

3.4.2 Znaki ograniczenia rejonu żeglugi – 1, 2, 3 i 4

3.4.2.1 Statek spełniający wymagania przewidziane w *Przepisach* dla określonego rejonu żeglugi otrzymuje w symbolu klasy znak dodatkowy **1, 2, 3** lub **4**. Znaki te mają następujące znaczenie:

- 1** – żegluga na akwenach wodnych, na których może występować fala o wysokości ($h_{1/10}$) do 2 m;
- 2** – żegluga na akwenach wodnych, na których może występować fala o wysokości ($h_{1/10}$) do 1,2 m;
- 3** – żegluga na akwenach wodnych, na których może występować fala o wysokości ($h_{1/10}$) do 0,6 m;
- 4** – żegluga na akwenach wodnych, na których występuje znikoma wysokość fali.

3.4.2.2 Wysokość fali ($h_{1/10}$), mierzona od doliny fali do jej grzbietu, jest to średnia wartość 10% najwyższych fal w danym, niezbyt długim okresie dokonywania pomiarów. Odpowiada to 5% prawdopodobieństwu przekroczenia tej wysokości.

3.4.2.3 Określenie znaków ograniczenia rejonu żeglugi oparte jest ponadto na następujących założeniach.

- .1** statki, którym został nadany znak rejonu **1**, zdolne są do żeglugi w tym rejonie w odległości od brzegu nie większej niż 6 Mm przy sile wiatru nieprzekraczającej 5 stopni w skali Beauforta ($^{\circ}$ B) lub przy sile wiatru nieprzekraczającej 6 $^{\circ}$ B, wiejącego od strony lądu;
- .2** statki, którym został nadany znak rejonu **2** lub **3**, zdolne są do żeglugi w swoim rejonie przy sile wiatru nieprzekraczającej 6 $^{\circ}$ B;
- .3** statki (z wyłączeniem statków pasażerskich), którym został nadany znak rejonu **1**, zdolne są do żeglugi na morskich wodach przybrzeżnych polskiego wybrzeża środkowego, w odległości od portu schronienia nieprzekraczającej 3 Mm, gdy siła wiatru nie przekracza 4 $^{\circ}$ B i w odległości nie większej niż 1,5 Mm od portu w przypadku wiatru o sile większej, ale nieprzekraczającej 5 $^{\circ}$ B, wiejącego od strony lądu.

3.4.3 Znak standardu wyposażenia nieobjętego symbolem urządzeń maszynowych – (W)

Jeżeli wyposażenie, nieobjęte symbolem urządzeń maszynowych, zostało wykonane bez nadzoru PRS lub innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej, ale spełnia wymagania Administracji państwa bandery oraz dodatkowo zostało przez PRS poddane przeglądowi i próbom pozwalającym stwierdzić, że w wystarczającym stopniu spełnia standardy bezpieczeństwa, to w symbolu klasy statku umieszcza się znak **(W)**.

3.4.4 Znaki ograniczenia okresu ważności klasy – <3, <2, <1

Jeżeli w wyniku przeglądu PRS stwierdzi konieczność skrócenia okresu ważności klasy (patrz 3.2.2), to do symbolu klasy dodaje 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.

3.4.5 Znaki wzmocnień lodowych – L1, L2

3.4.5.1 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku odpowiadają właściwym wymaganiom podanym w *Części II – Kadłub* i w *Części VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*, to w symbolu klasy umieszcza się znak **L1**, który oznacza możliwość żeglugi za lodołamaczem oraz żeglugi samodzielnej w drobno pokruszonych lodach.

3.4.5.2 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku odpowiadają właściwym wymaganiom podanym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak **L2**, który oznacza możliwość samodzielnej, dorywczej żeglugi w drobno pokruszonych lodach.

3.4.5.3 O konieczności posiadania znaku wzmocnień lodowych przez statek decyduje armator.

3.4.6 Znaki określające typ statku

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

3.4.6.1.1	Barka pchana:	bp
3.4.6.1.2	Holownik:	hol
3.4.6.1.3	Jednostka szybka:	hsc
3.4.6.1.4	Lodołamacz:	ld
3.4.6.1.5	Lodołamacz przeciwpowodziowy:	ldp
3.4.6.1.6	Pchacz:	pch
3.4.6.1.7	Pogłębiarka:	pg
3.4.6.1.8	Ponton:	pn
3.4.6.1.9	Prom:	pr
3.4.6.1.10	Statek do przewozu kontenerów:	con
3.4.6.1.11	Statek do przewozu rudy:	rud
3.4.6.1.12	Statek do przewozu towarów niebezpiecznych w opakowaniach lub w postaci suchych ładunków masowych:	ADN
	W <i>Świadectwie klasy</i> podaje się klasę i rodzaj przewożonych towarów niebezpiecznych.	
3.4.6.1.13	Statek pasażerski:	pas
3.4.6.1.14	Statek pasażerski, żaglowy:	pas sail
3.4.6.1.15	Zbiornikowiec:	zb
	W <i>Świadectwie klasy</i> wymieniony zostaje rodzaj przewożonego ładunku ciekłego.	
3.4.6.1.16	Zbiornikowiec do przewozu towarów niebezpiecznych:	zb ADN-C zb ADN-G zb ADN-N

W *Świadectwie klasy* podaje się klasę i rodzaj przewożonych towarów niebezpiecznych.

3.4.6.1.17 Żuraw pływający:

dp

Urządzenia dźwignicowe zainstalowane na żurawiach pływających powinny spełniać dotyczące ich wymagania zawarte w wydanych przez PRS *Przepisach nadzoru konwencyjnego statków morskich, Część VI – Urządzenia dźwignicowe*.

3.4.6.2 Statek, który spełnia wymagania dla dwóch lub więcej typów statków, otrzymuje w symbolu klasy znak będący kombinacją poszczególnych znaków (na przykład **pch/hol, ld/hol**).

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

3.4.7 Znak niezatapialności – [1], [2]

Statek pasażerski, który spełnia właściwe wymagania określone w *Częściach: III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność i niezatapialność i VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*, otrzymuje w symbolu klasy znak niezatapialności [1] lub [2]. Cyfra w nawiasie oznacza liczbę przedziałów przyległych bezpośrednio do siebie, przy zatopieniu których statek powinien zachować pływalność w zadowalającym stanie równowagi.

3.4.8 Znaki dodatkowe statku, dla którego określone wymagania potwierdza bezpośrednio administracja państwa bandery

3.4.8.1 Statek, dla którego zgodność z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej jest potwierdzana bezpośrednio przez administrację państwa bandery, otrzymuje w symbolu klasy dodatkowy znak:

(FP)

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

(STA)

3.4.9 Dodatkowe informacje opisowe

3.4.9.1 Szczegółowe warunki, takie jak: niezdefiniowane dodatkowymi znakami w symbolu klasy cechy charakterystyczne konstrukcji, stałe ograniczenia eksploatacyjne lub inne właściwości specjalne, przy zastosowaniu których statkowi została nadana klasa, a także dodatkowe ograniczenie lub rozszerzenie rejonu żeglugi statku ze względu na jego właściwości lub stan techniczny, określa się w części „Warunki stałe” *Świadectwa klasy/Tymczasowego świadectwa klasy*.

3.4.9.2 Przestrzeganie szczegółowych warunków, o których mowa w 3.4.9.1, spoczywa na armatorze i warunkuje zachowanie ważności klasy.

3.5 Symbol urządzeń maszynowych

3.5.1 Jeżeli urządzenia maszynowe napędu głównego zostały zbudowane i zainstalowane pod nadzorem PRS, to w *Świadectwie klasy* umieszcza się symbol urządzeń maszynowych:

***sPRM**

3.5.2 Jeżeli urządzenia maszynowe napędu głównego zostały zbudowane i zainstalowane pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, a następnie zostaje nadana statkowi klasa PRS, to w *Świadectwie klasy* umieszcza się symbol urządzeń maszynowych:

sPRM

3.5.3 Jeżeli urządzenia maszynowe napędu głównego nie były budowane lub instalowane pod nadzorem instytucji klasyfikacyjnej i nie w pełni odpowiadają *Przepisom* PRS, ale zostały poddane przeglądowi i

próbom pozwalającym stwierdzić, że w wystarczającym stopniu spełniają standardy bezpieczeństwa żeglugi i mogą być zaakceptowane przez PRS, a następnie statkowi zostaje nadana klasa PRS, to w *Świadectwie klasy* umieszcza się symbol urządzeń maszynowych:

(sPRM)

4 NADANIE KLASY

4.1 Zasady ogólne

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

4.1.2 PRS może nadać klasę statkowi nowemu oraz statkowi istniejącemu. Warunkiem nadania klasy statkowi jest złożenie przez armatora pisemnego wniosku o nadanie klasy PRS, przedłożenie wymaganej dokumentacji technicznej i pozytywny wynik przeglądu zasadniczego.

4.1.3 Po zakończeniu przeglądu zasadniczego Placówka PRS wydaje *Tymczasowe świadectwo klasy*, umożliwiające statkowi żeglugę. *Tymczasowe świadectwo klasy* zachowuje ważność do czasu wystawienia *Świadectwa klasy*, ale nie dłużej niż 12 miesięcy.

Świadectwo klasy jest wystawiane przez Centralę PRS na podstawie pozytywnej weryfikacji wyników przeglądu zasadniczego.

Powyższy tryb wystawiania *Świadectwa klasy* stosuje się także po przeglądzie dla odnowienia klasy.

4.1.4 W trakcie przeglądu dla nadania klasy statki z napędem mechanicznym, objęte wymaganiem posiadania wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej, podlegają próbom manewrowości zgodnie z *Publikacją 27/P – Zasady przeprowadzania prób manewrowości statków śródlądowych i zestawów pchanych*. Zakres i sposób przeprowadzania prób ustala każdorazowo właściwa komórka terenowa PRS na podstawie ww. Publikacji. Ograniczenie zakresu prób lub zastosowanie innego sposobu potwierdzenia właściwości manewrowych wymaga uzgodnienia z właściwym organem Administracji.

W przypadku pchacza lub statku przeznaczanego do przemieszczania jednostek w zestawie sztywnym, próby te przeprowadza się dla zestawów w konfiguracjach wnioskowanych przez armatora.

4.2 Statek zbudowany pod nadzorem PRS

Statek nowy, zbudowany pod nadzorem PRS może otrzymać klasę PRS po pozytywnym zakończeniu:

- zatwierdzenia dokumentacji technicznej w zakresie określonym w poszczególnych częściach *Przepisów*,
- nadzoru nad produkcją materiałów, wyrobów, urządzeń i wyposażenia,
- nadzoru nad budową kadłuba,
- nadzoru nad montażem urządzeń, instalacji i wyposażenia na statku,
- nadzoru nad próbami ruchowymi.

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

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

4.3 Statek posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej

4.3.1 Warunki nadania klasy

Statek istniejący, posiadający ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej może otrzymać klasę PRS pod warunkiem przeprowadzenia przeglądu zasadniczego, zakończonego wynikiem pozytywnym.

Przegląd zasadniczy przeprowadza się w zakresie należnego przeglądu okresowego, określonego w rozdziale 5, przy czym PRS może rozszerzyć zakres tego przeglądu w zależności od wieku, stanu technicznego i przeznaczenia statku. Zależnie od wyników przeglądu PRS może nadać statkowi klasę na okres ważności posiadanego *Świadectwa klasy* lub na inny okres.

4.3.2 Zakres wymaganej dokumentacji

4.3.2.1 Przy zgłoszeniu do klasyfikacji statku z klasą innej instytucji należy przedstawić następujące dokumenty:

- .1** Dokumenty klasyfikacyjne:
 - ostatnie *Świadectwo klasy*,
 - dokumenty kotwic i łańcuchów kotwicznych,
 - wszystkie posiadane sprawozdania poprzedniej instytucji klasyfikacyjnej z przeglądów przeprowadzonych w okresie od ostatniego przeglądu dla odnowienia klasy;
- .2** Dokumentacja techniczna:
 - opis techniczny statku,
 - plan ogólny,
 - zład poprzeczny,
 - zład wzdłużny,
 - rozwinięcie poszycia,
 - pokłady i grodzie wodoszczelne,
 - dziobnica i tylnica, ster i trzon sterowy,
 - informacja o stateczności,
 - plan pomieszczeń maszynowych,
 - linia wału i pochwa wału śrubowego,
 - schematy instalacji paliwowej, zęzowej, chłodzenia wodą słodką i zaburtową, ścieków sanitarnych, sprężonego powietrza i innych podlegających nadzorowi PRS,
 - zbiorniki ciśnieniowe,
 - schematy zasadnicze sieci elektrycznych,
 - schematy zasadnicze rozdzielnic głównych i pomocniczych.

4.3.2.2 W zależności od typu statku, PRS może zwiększyć lub zmniejszyć zakres wymaganej dokumentacji.

4.3.3 Terminy przeglądów okresowych

Terminy przeglądów okresowych statku, który mając ważną klasę innej instytucji klasyfikacyjnej został przyjęty do klasyfikacji i któremu została nadana klasa PRS na okres ważności dotychczasowego *Świadectwa klasy*, wyznacza się w odniesieniu do daty wydania dokumentu klasyfikacyjnego przez instytucję uprzednio klasyfikującą ten statek.

4.4 Statek, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej

4.4.1 Zasady ogólne

PRS może przyjąć do klasyfikacji statek, który utracił klasę PRS lub innej instytucji klasyfikacyjnej, pod warunkiem przeprowadzenia przeglądu zasadniczego w zakresie ustalonym przez PRS, z uwzględnieniem wieku statku, jego stanu technicznego i przeznaczenia oraz przyczyn utraty klasy.

4.4.2 Wymagane dokumenty

Przy zgłoszeniu do klasyfikacji statku, który utracił klasę nadaną przez inną instytucję klasyfikacyjną, należy przedstawić dokumentację w zakresie określonym w 4.3.2.

4.4.3 Terminy przeglądów okresowych

Terminy przeglądów okresowych statku, którego klasa utraciła ważność, wyznacza się od daty zakończenia przeglądu zasadniczego dla przywrócenia/nadania klasy.

4.5 Statek, który uprzednio nie był klasyfikowany

4.5.1 Statek istniejący, który uprzednio nie był klasyfikowany, może otrzymać klasę PRS po zakończeniu czynności nadzorczych w zakresie obejmującym:

- zatwierdzenie przez PRS dostarczonej przez armatora dokumentacji technicznej w zakresie każdorazowo uzgodnionym z PRS,
- sprawdzenie metryk silników głównych oraz ważnych urządzeń i wyposażenia,
- przeprowadzenie przeglądu zasadniczego w zakresie przeglądu dla odnowienia klasy (patrz 5.4.2),
- próby ruchowe w zakresie każdorazowo określonym przez PRS.

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

4.5.3 Jeżeli szczegóły konstrukcji statku lub jego wyposażenie nie odpowiadają wymaganiom *Przepisów*, to przedstawione dowody ich zadowalającego zachowania się lub działania, dotyczące okresu co najmniej 12 miesięcznej eksploatacji przed przeglądem dla nadania klasy, mogą stanowić kryterium równoważności konstrukcji lub urządzeń w stosunku do wymagań *Przepisów* i mogą być uwzględnione przy nadaniu klasy PRS.

4.5.4 Okres ważności *Świadectwa klasy* PRS i terminy przeglądów okresowych wyznacza się od daty zakończenia przeglądu zasadniczego dla nadania klasy.

5 UTRZYMANIE KLASY – TERMINY I ZAKRESY PRZEGLĄDÓW

5.1 Zasady ogólne

5.1.1 Warunkami utrzymania klasy są:

- utrzymanie w należytych stanie statku – jego kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
- eksploatacja statku na warunkach określonych w *Świadectwie klasy*, zgodnie z wytycznymi podanymi przez producentów i z zasadami dobrej praktyki żeglugowej,
- przeprowadzanie należnych przeglądów okresowych w wyznaczonych terminach,
- **spełnienie warunków klasy** w wyznaczonych terminach,
- przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych,
- terminowe regulowanie opłat za czynności nadzorcze.

5.1.2 Statki śródlądowe klasyfikowane przez PRS podlegają następującym przeglądom okresowym:

- przeglądowi dla odnowienia klasy,
- przeglądowi rocznemu dla utrzymania klasy (dotyczy statków wymienionych w 5.3.2).

5.1.3 Warunkiem przeprowadzenia przeglądu okresowego jest zgłoszenie/potwierdzenie przez armatora gotowości statku do przeprowadzenia takiego przeglądu.

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

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

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

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

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

5.1.8 Przeglądy okresowe mogą być uznane za kompletne wówczas, gdy dokonano odpowiedniego przeglądu statku w zakresie określonym w 5.4. PRS może rozszerzyć zakres przeglądów w zależności od wieku statku, jego stanu technicznego oraz rodzaju wyposażenia i konstrukcji.

5.1.9 Po zakończeniu przeglądu okresowego z wynikiem pozytywnym placówka PRS potwierdza *Świadectwo klasy* lub wydaje nowe *Tymczasowe świadectwo klasy*. Wyniki przeglądu okresowego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.

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

5.1.11 Terminy przeglądów okresowych statków przyjętych do klasyfikacji w PRS z ważną klasą innej instytucji klasyfikacyjnej, statków które wcześniej utraciły klasę i statków uprzednio nieklasyfikowanych ustala PRS na zasadach określonych, odpowiednio, w 4.3.3, 4.4.3 i 4.5.4.

5.1.12 PRS może skrócić okres między należnymi terminami przeglądów podwodnej części kadłuba lub wałów śrubowych, jak również okres między terminami przeglądów poszczególnych urządzeń, instalacji i wyposażenia, jeżeli okaże się to konieczne ze względu na ich stan techniczny lub warunki żeglugowe.

5.1.13 W uzasadnionych przypadkach PRS może odstąpić od przeglądu poszczególnych urządzeń w stanie rozmontowanym lub przegląd ten ograniczyć, jeżeli odpowiednie próby wykażą dobry stan techniczny danego urządzenia.

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

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

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

5.2 Terminy przeglądów okresowych

5.2.1 Przegląd roczny

Przegląd roczny powinien być przeprowadzony nie wcześniej niż 3 miesiące przed i nie później niż 3 miesiące po upływie każdego okresu rocznego (± 3 miesiące), licząc od daty rozpoczęcia bieżącego cyklu klasyfikacyjnego.

5.2.2 Przegląd dla odnowienia klasy

5.2.2.1 Przegląd dla odnowienia klasy przeprowadza się, i powinien zostać zakończony, przed upływem terminu ważności klasy.

5.2.2.2 Niezależnie od postanowień zawartych w 3.2.3, w przypadku gdy przegląd dla odnowienia klasy zostanie zakończony w okresie do 3 miesięcy przed terminem lub po terminie należnego przeglądu dla odnowienia klasy, datę ważności nowego *Świadectwa klasy* wyznacza się na okres zgodny z 3.2.1, poczynając od terminu należnego przeglądu dla odnowienia klasy. W przypadku zakończenia przeglądu

wcześniej niż 3 miesiące przed terminem należnego przeglądu dla odnowienia klasy, nowy okres ważności klasy liczy się od daty zakończenia przeglądu.

5.2.2.3 W uzasadnionych przypadkach, na wniosek armatora, PRS może przesunąć termin odnowienia klasy o nie więcej niż 12 miesięcy licząc od terminu należnego przeglądu dla odnowienia klasy, pod warunkiem przeprowadzenia z wynikiem pozytywnym przeglądu doraźnego.

Zakres przeglądu doraźnego każdorazowo ustala PRS, uwzględniając rodzaj statku, jego wiek, stan techniczny i termin, na jaki odnowienie klasy ma być przesunięte.

Przeгляд doraźny powinien zostać zakończony przed upływem terminu ważności *Świadectwa klasy*.

5.2.2.4 W przypadku przesunięcia terminu odnowienia klasy na zasadach określonych w 5.2.2.3, nowy cykl klasyfikacyjny wyznacza się w odniesieniu do dnia, do którego przesunięto odnowienie klasy.

5.2.2.5 Podczas przeglądu dla odnowienia klasy statku można nie przeprowadzać przeglądu tych urządzeń i wyposażenia, które były poddane sprawdzeniu w wymaganym dla odnowienia klasy zakresie nie wcześniej niż 12 miesięcy przed danym przeglądem. W tym przypadku obiekt lub urządzenie, którego przegląd zostaje zaliczony, poddaje się sprawdzeniu w zakresie wymaganym dla przeglądu rocznego.

5.3 Zakres stosowania przeglądów okresowych

5.3.1 Przegląd dla odnowienia klasy

Przeглядom dla odnowienia klasy podlegają wszystkie statki śródlądowe klasyfikowane przez PRS.

5.3.2 Przegląd roczny

Przeглядom rocznym dla utrzymania klasy podlegają:

- statki pasażerskie,
- zbiornikowce przeznaczone do przewozu ładunków niebezpiecznych (ze znakiem **zb**, **zb ADN-C**, **zb ADN-G** lub **zb ADN-N**),

posiadające w symbolu klasy znak ograniczenia rejonu żeglugi **1** lub **2** i uprawiające żeglugę na ograniczonych obszarach morskich.

5.4 Zakresy przeglądów okresowych

5.4.1 Przegląd roczny

5.4.1.1 Przegląd kadłuba i jego wyposażenia

.1 Oględziny ogólne:

- nadwodnej części poszycia kadłuba od strony zewnętrznej,
- poszycia pokładów,
- nadburcia i barierki,
- nadbudówek i pokładówek,
- ładowni wraz z zężami,
- pomieszczenia maszynowego, w tym fundamentów silników głównych i mechanizmów pomocniczych, zamocowania armatury dennej i burtowej do poszycia statku, zęż,
- zrębnic luków ładowni, zejściówek, włazów i wentylatorów,
- głowic rurociągów odpowietrzających,
- zamknięć rurociągów pomiarowych i rurociągów napełniania zbiorników paliwa,
- wyjść awaryjnych,
- urządzeń cumowniczych i szepiających,
- urządzeń prowadzących liny promu linowego,
- urządzeń holowniczych na statkach posiadających w symbolu klasy znak **hol**.

.2 Oględziny wewnętrzne:

- skrajnika dziobowego i rufowego,
- skrzyni łańcuchowej.

- .3 Próby działania:
 - zamknięć: luków i włazów na pokładach otwartych, iluminatorów i świetlików, drzwi zewnętrznych, drzwi grodziowych oraz przeciwpożarowych,
 - głównego i rezerwowego urządzenia sterowego,
 - urządzeń kotwicznych i cumowniczych,
 - urządzeń do podnoszenia i opuszczania sterówki i/lub kłap wjazdowych.
- .4 Oględziny w zakresie:
 - warunków technicznych zachowania stateczności,
 - zachowania bezpiecznej wysokości otworów,
 - oznakowania wolnej burty i/lub dopuszczalnego zanurzenia.
- .5 Przegląd podwodnej części kadłuba w trakcie drugiego lub trzeciego przeglądu rocznego, w zakresie określonym w 5.6.2.2.

5.4.1.2 Przegląd urządzeń maszynowych.

- .1 Oględziny:
 - zabezpieczeń śrub fundamentowych silników głównych i łożysk linii wałów,
 - osłon rur paliwa pod wysokim ciśnieniem,
 - izolacji kolektorów wydechowych,
 - złączy elastycznych na systemach wody zaburtowej, paliwa i oleju.
- .2 Próby działania:
 - urządzeń rozruchowych, manewrowych i sterujących oraz układu alarmowego i zabezpieczeń silnika głównego,
 - sprzęgła silnika głównego (włączanie sprzęgła),
 - silników napędowych prądnic wraz z ich układami alarmowymi i zabezpieczeniami,
 - pomp: zęzowych, wody chłodzącej, ogólnego użytku, balastowych, pożarowych, paliwowych (zasilających i transportowych), oleju smarowego,
 - urządzeń sterujących śrubą nastawną,
 - środków łączności sterówka-siłownia: mechanicznego telegrafu maszynowego, tub głosowych,
 - maszyn sterowych: głównej i rezerwowej, obejmujące także przełączanie ich,
 - wciągarki kotwicznej (próby mogą być przeprowadzone w warunkach portowych),
 - wciągarki holowniczej,
 - instalacji zęzowej łącznie z sygnalizacją wysokiego poziomu zęz (jeżeli zainstalowana),
 - instalacji sprężonego powietrza, łącznie z próbą sprężarek w ruchu, oględzinami zbiorników sprężonego powietrza oraz próbami działania zaworów bezpieczeństwa na sprężarkach i zbiornikach.
- .3 Wały pośrednie i wał oporowy:
 - sprawdzenie dokręcenia śrub fundamentowych każdego łożyska pośredniego.

5.4.1.3 Przegląd w zakresie ochrony przeciwpożarowej

- .1 Stałe instalacje gaśnicze – oględziny zewnętrzne elementów instalacji oraz:
 - wodnohydrantowa – próba działania wszystkich pomp pożarowych, próba działania wszystkich zaworów hydrantowych, sprawdzenie stanu węży pożarniczych i prądownic,
 - tryskaczowa – próba działania pompy wody zasilającej (automatyczny start pompy przy spadku ciśnienia), próba działania sygnalizacji alarmowej po otwarciu zaworu sekcyjnego, próba działania zbiornika hydroforowego i systemu uzupełniania wody,
 - gazowa – sprawdzenie stanu napełnienia butli z czynnikiem gaśniczym, sprawdzenie drożności rurociągów rozprowadzających czynnik, próba działania zaworów sterujących, sprawdzenie działania sygnalizacji ostrzegawczej oraz wyłączenia wentylacji w pomieszczeniach bronionych.
- .2 Instalacja zraszająca wodna – próba działania instalacji.
- .3 Zawory na zbiornikach rozchodowych paliwa – próba zdalnego zamykania.
- .4 Przegrody pożarowe na statkach pasażerskich – sprawdzenie stanu przegród, próba zamykania drzwi i innych otworów w przegrodach pożarowych.
- .5 Instalacja wykrywania pożaru – sprawdzenie działania sygnalizacji alarmowej.

- .6 Instalacja gazu ciekłego do celów gospodarczych – sprawdzenie automatycznego zamykania dopływu gazu w przypadku zaniku płomienia, kontrola pomieszczenia butli gazowych (wentylacja, ogrzewanie, oświetlenie, napisy ostrzegawcze), sprawdzenie zamocowania butli, kontrola ważności atestu instalacji wystawionego przez upoważniony organ po przeprowadzeniu próby szczelności i próby ciśnieniowej (odnowienie atestu wymagane co 3 lata i po każdej modyfikacji lub naprawie).
- .7 Instalacje grzewcze pracujące na paliwie ciekłym – oględziny i próba działania, sprawdzenie przewodów spalinowych.
- .8 Piece grzewcze – oględziny, sprawdzenie zamocowania.
- .9 Przenośny sprzęt pożarniczy – sprawdzenie rozmieszczenia gaśnic i agregatów gaśniczych, sprawdzenie ważności ich przeglądu technicznego.

Uwaga:

- Sprawdzanie stanu napełnienia butli CO₂ **należy przeprowadzać co 2 lata** lub po stwierdzeniu uszkodzenia zaworu bezpieczeństwa na butli. Sprawdzanie może być przeprowadzane przez załogę, pod warunkiem że rezultaty zostaną zaprotokołowane i odnotowane w dzienniku statku. W przypadku utraty więcej niż 10% CO₂ należy butlę poddać ładowaniu.
- Gaśnice przenośne lub agregaty gaśnicze podlegają przeglądowi technicznemu co roku przez kompetentną firmę. Serwis tych gaśnic powinien być wykonany zgodnie z instrukcją producenta.

5.4.1.4 Przegląd urządzeń elektrycznych i automatyki

- .1 Próby podstawowych źródeł energii elektrycznej:
 - próba obciążenia,
 - sprawdzenie nastaw zabezpieczeń prądnic przed przeciążeniami i zwarciami,
 - próba pracy równoległej prądnic łącznie z próbą zabezpieczeń kierunkowych.
- .2 Próby awaryjnych źródeł energii elektrycznej:
 - próba uruchamiania i działania awaryjnego zespołu prądotwórczego łącznie z próbą rezerwowego uruchamiania,
 - próba akumulatorów awaryjnych.
- .3 Próba urządzeń rozdzielczych – rozdzielnic głównej, awaryjnej, ładowania akumulatorów, latarni sygnałowo-pozycyjnych, pulpitu sterowniczo-kontrolnych, przyłącza zasilania ze źródła zewnętrznego i rozdzielnic końcowych.
- .4 Próby urządzeń do przetwarzania energii elektrycznej przeznaczonej do zasilania ważnych urządzeń.
- .5 Próba napędów elektrycznych ważnych urządzeń wraz z ich urządzeniami kontrolno-sterowniczymi: urządzeń sterowych, wciągarek kotwicznych, cumowniczych i holowniczych, pomp, sprzężarek, wentylatorów maszynowni.
- .6 Próba oświetlenia podstawowego pomieszczeń i miejsc ważnych dla bezpieczeństwa i ruchu statku oraz znajdujących się na nim osób.
- .7 Próba oświetlenia awaryjnego.
- .8 Próby działania:
 - elektrycznego telegrafu maszynowego,
 - elektrycznego wskaźnika położenia steru,
 - służbowej łączności wewnętrznej (telefonu, rozgłośni manewrowej),
 - sygnalizacji alarmu ogólnego,
 - sygnalizacji wykrywczej pożaru,
 - sygnalizacji ostrzegawczej o uruchomieniu stałej, gazowej instalacji gaśniczej,
 - sygnalizacji zamknięcia drzwi wodoszczelnych i przeciwpożarowych,
 - sygnalizacji wysokiego poziomu zęz w siłowni.
- .9 Oględziny podłączeń i zabezpieczeń zainstalowanych na stałe elektrycznych urządzeń grzewczych.
- .10 Oględziny zewnętrzne instalacji elektrycznej i urządzeń elektrycznych w pomieszczeniach zagrożonych wybuchem.
- .11 Próba układów automatyki:
 - układów kontrolnych (wskazujących, alarmowych i bezpieczeństwa),
 - układów sterowania źródłami i rozdziałem energii elektrycznej,
 - układów sterowania instalacjami rurociągów.

5.4.1.5 Przegląd dodatkowy dla zbiornikowców przewożących towary niebezpieczne, posiadających w symbolu klasy znak dodatkowy: zb ADN-C lub zb ADN-G lub zb ADN-N

- .1 Kadłub i pomieszczenia służbowe i mieszkalne:
 - instalacja wentylacyjna podwójnej burty, dna podwójnego i koferdamów, jeżeli występują – próba działania,
 - instalacja wentylacyjna pomieszczeń mieszkalnych, sterówki i pomieszczeń służbowych poza przestrzenią ładunkową – oględziny i próba działania.
- .2 Pomieszczenie pompowni:
 - instalacja wentylacyjna pomieszczenia pompowni – próba działania,
 - sygnalizacja napełnienia zęży i instalacja awaryjnego osuszania – próba działania,
 - sygnalizacja optyczna i dźwiękowa instalacji wykrywania gazów wybuchowych i pomiaru zawartości tlenu – oględziny i próby działania,
 - wyłączniki pomp ładunkowych i/lub sprężarek – próba działania,
 - automatyczne wyłączanie pomp ładunkowych i/lub sprężarek w przypadku zadziałania sygnalizacji wykrywania gazów wybuchowych i pomiaru zawartości tlenu – próba działania.
- .3 Instalacja ładunkowa:
 - rurociągi, ich oznakowanie, armatura, przyłącza brzegowe i przyrządy pomiarowe zamontowane na instalacji – oględziny,
 - zdalne wyłączanie pomp ładunkowych i/lub sprężarek z przestrzeni ładunkowej oraz z miejsca poza nią – próba działania.
- .4 Instalacja chłodzenia ładunku:
 - instalacja wentylacyjna pomieszczenia urządzenia chłodniczego – próba działania,
 - izolacja rurociągów i armatury – oględziny,
 - sprężarki chłodnicze, skraplacze, wymienniki ciepła i zbiorniki czynnika chłodniczego – oględziny pod kątem bezpieczeństwa.
- .5 Zbiorniki ładunkowe:
 - gazoszczelne zamknięcia otworów w zbiornikach – oględziny,
 - wentylacja wyciągowa z przestrzeni ładowni, jeżeli występuje – próba działania,
 - ciśnieniowe zawory nadmiarowe – oględziny,
 - instalacja odprowadzenia oparów ze zbiorników ładunkowych i resztkowych (rurociągi, armatura, tłumiki płomienia, zawory podciśnieniowe i nadciśnieniowe) – oględziny,
 - instalacja podgrzewania ładunku – oględziny.
- .6 Instalacje i wyposażenie przeciwpożarowe i przeciwybuchowe:
 - łapacze iskier na przewodach spalinowych – oględziny,
 - instalacja zraszania pokładu, jeśli występuje – oględziny i próba działania,
 - wyposażenie specjalne (ubrania ochronne, ucieczkowe aparaty oddechowe, niezależne aparaty oddechowe, pasy bezpieczeństwa, wciągarka ratownicza, mierniki gazów palnych i wybuchowych oraz toksycznych) – sprawdzenie ilości i stanu,
 - tabliczki informacyjne i ostrzegawcze o zakazie palenia, używania otwartego ognia i zamykaniu wejść i otworów w nadbudówce – kontrola.
- .7 Wyposażenie elektryczne:
 - dokumentacja zgodna z wykazem podanym w *Części VII – Urządzenia elektryczne i automatyka*, p. 16.2.1.1 – kontrola,
 - pomieszczenia z urządzeniami elektrycznymi, wykorzystywanymi do operacji ładunkowych i odgazowania statku (jeśli urządzenia nie są co najmniej typu o ograniczonym zagrożeniu wybuchem) – próby działania instalacji wentylacyjnej, wykrywania gazu i alarmu oraz automatycznego wyłączania wentylatorów w przypadku zadziałania alarmu instalacji wykrywania gazu,
 - sygnalizacja awarii zasilania urządzeń sterowniczych i zabezpieczających – próba działania,
 - urządzenia alarmowe i kontrolno-pomiarowe wysokiego poziomu cieczy, ciśnienia i temperatury w zbiornikach ładunkowych – próby działania,

- uziemienia urządzeń elektrycznych, elementów rurociągów ładunkowych, zbiorników ładunkowych, masztów i lin metalowych przebiegających nad zbiornikami ładunkowymi – sprawdzenie stanu,
- metalowe pancerze kabli elektrycznych w przestrzeni ładunkowej – oględziny.

5.4.2 Przegląd dla odnowienia klasy

5.4.2.1 Przegląd kadłuba i jego wyposażenia

Obejmuje oględziny szczegółowe i próby wymienione w 5.4.1.1 oraz dodatkowo:

- .1 Pomiary grubości poszycia zewnętrznego w części nadwodnej, pokładu oraz elementów konstrukcyjnych kadłuba w zakresie określonym przez inspektora PRS w zależności od stanu technicznego kadłuba.
- .2 Przegląd zbiorników wraz z rurami odpowietrzającymi i pomiarowymi w następującym zakresie:
 - skrajnik dziobowy i rufowy – oględziny wewnętrzne, a jeżeli są używane jako zbiorniki balastowe – próba szczelności,
 - zbiorniki ładunkowe, balastowe, ścieków i odpadów, wody zęzowej z siłowni – oględziny przy każdym odnowieniu klasy, próba szczelności przy II odnowieniu klasy i każdym następnym,
 - zbiorniki paliwa, oleju, wody słodkiej – oględziny zewnętrzne, jeżeli w trakcie tych oględzin stwierdzi się oznaki możliwej nieszczelności – próba szczelności zbiornika,
 - zbiorniki suche – oględziny przy II odnowieniu klasy i każdym następnym. Zbiorniki suche zamknięte szczelnie, do których nie przewidziano włączów wejściowych, należy udostępnić przez wypalenie otworów wejściowych lub zdjęcie poszycia osłaniającego konstrukcję wewnętrzną. Inspekcji konstrukcji wewnętrznej każdego zbiornika podlega przy każdym przeglądzie dla odnowienia klasy co najmniej 1/3 jego objętości. Po przeprowadzeniu oględzin wewnętrznych może być wymagana próba szczelności zbiornika; dopuszcza się przeprowadzenie takiej próby na wodzie.
- .3 Oględziny urządzeń sterowych i kotwicznych.
- .4 Pomiary grubości ogniów łańcucha kotwicznego przy III odnowieniu klasy i każdym następnym.
- .5 Przegląd podwodnej części kadłuba w zakresie podanym w 5.6.2.1.
- .6 Próba działania urządzenia holowniczego wraz z próbą zwalniania holu przy maksymalnym obciążeniu haka (dotyczy statków posiadających w symbolu klasy znak **hol**).

5.4.2.2 Przegląd urządzeń maszynowych

Obejmuje zakres podany w 5.4.1.2 oraz dodatkowo:

- .1 Główne silniki spalinowe i pomocnicze silniki spalinowe:
 - oględziny wewnętrzne i pomiary ważnych części silników w stanie rozmontowanym.

Uwaga: W przypadku, gdy zostanie udokumentowane, że silnik nie przepracował liczby godzin przewidzianej przez producenta dla przeprowadzenia przeglądu głównego, PRS może na wniosek armatora odstąpić od przeglądu w stanie rozmontowanym lub przegląd ten ograniczyć na podstawie przeprowadzonej z wynikiem pozytywnym diagnostyki i próby ruchowej. W takiej sytuacji armator powinien zgłosić silnik do przeglądu dla PRS, gdy będzie przeprowadzany jego przegląd główny po przepracowaniu liczby godzin przewidzianej instrukcją producenta.
- .2 Przekładnia:
 - oględziny w stanie otwartym w zakresie wystarczającym dla określenia stanu technicznego przekładni.
- .3 Sprzęgła:
 - poślizgowe – przegląd,
 - sprężynowe – oględziny połączone z demontażem pokrywy dla oceny stanu technicznego sprężystych elementów sprzęgła,
 - gumowe – oględziny po 5 latach od zamontowania sprzęgła lub wymiany elementu gumowego; przy następnych przeglądach dla odnowienia klasy przegląd w stanie rozmontowanym.
- .4 Sprężarki powietrza – oględziny.
- .5 Pompy zęzowe, wody chłodzącej, ogólnego użytku, balastowe, pożarowe, paliwowe (zasilające i transportowe), oleju smarowego – oględziny.

.6 Zbiorniki sprężonego powietrza:

- oględziny wewnętrzne,
- próba hydrauliczna zbiornika – przy II odnowieniu klasy i każdym następnym.

Uwaga: W przypadku, gdy stan techniczny zbiornika może być wystarczająco dokładnie określony na podstawie oględzin wewnętrznych, PRS może odstąpić od próby hydraulicznej. Po każdej naprawie zbiornik należy poddać próbie hydraulicznej.

.7 Filtry wody zaburtowej – oględziny.

.8 Wymienniki ciepła:

- oględziny podgrzewaczy i chłodnic,
- próba hydrauliczna wymagana w zależności od wyników przeglądu i po każdej naprawie.

.9 Instalacje rurociągów:

- próby działania instalacji: wody chłodzącej, paliwa i oleju, smarowania linii wałów, balastowej, hydraulicznej, parowej,
- próba hydrauliczna rurociągów przechodzących przez zbiorniki paliwa i ładunku ciekłego oraz ładownie,
- próba hydrauliczna parowych rurociągów grzewczych,
- oględziny rurociągów ściekowych, przechodzących przez burtę, pokłady i grodzie,
- oględziny rurociągów pomiarowych, odpowietrzających i przelewowych,
- oględziny kanałów wentylacyjnych, przechodzących przez grodzie wodoszczelne,
- oględziny i próba szczelności sprężonym powietrzem instalacji gazu ciekłego,
- oględziny wewnętrzne zbiorników niestanowiących części konstrukcyjnej kadłuba.

Uwaga: W przypadku wątpliwości co do stanu technicznego rurociągów, PRS może wymagać prób hydraulicznych lub pomiaru grubości ścianek rur.

.10 Maszyna sterowa główna i rezerwowa – oględziny wewnętrzne.

.11 Sprawdzenie pomiarów natężenia hałasu.

.12 Wciągarka kotwiczna – oględziny wewnętrzne.

.13 Wciągarka holownicza – oględziny wewnętrzne.

.14 Wały pośrednie i wał oporowy:

- oględziny wału oporowego i wałów pośrednich wraz z łożyskami,
- pomiar luzu w łożysku oporowym.

.15 Wał śrubowy i śruba napędowa – przegląd w zakresie podanym w 5.7.1.5 i 5.7.2.

5.4.2.3 Przegląd w zakresie ochrony przeciwpożarowej

Obejmuje zakres podany w 5.4.1.3 oraz dodatkowo dla stałej, gazowej instalacji gaśniczej:

- .1** próbę hydrauliczną kolektorów i rurociągów do zaworów rozdzielczych – co 10 lat,
- .2** sprawdzenie terminu należyj próby hydraulicznej butli z czynnikiem gaśniczym, wymaganej co 10 lat.

5.4.2.4 Przegląd urządzeń elektrycznych i automatyki

Obejmuje zakres podany w 5.4.1.4 oraz dodatkowo:

- .1** oględziny zewnętrzne torów kablowych i przejść kabli przez przegrody,
- .2** oględziny uziemień i ochrony odgromowej,
- .3** próbę działania zabezpieczeń prądnic: przeciążeniowych i podnapięciowych,
- .4** sprawdzenie nastaw czujników układu automatyki siłowni,
- .5** pomiar rezystancji izolacji sieci elektrycznej i urządzeń elektrycznych zainstalowanych na stałe.

5.4.2.5 Przegląd dodatkowy dla zbiornikowców przewożących towary niebezpieczne, posiadających w symbolu klasy znak dodatkowy: zb ADN-C lub zb ADN-G lub zb ADN-N

Obejmuje zakres podany w 5.4.1.5 oraz dodatkowo:

- .1** Elementy konstrukcyjne podparć i mocowań zbiorników ładunkowych – oględziny szczegółowe i pomiary przy II odnowieniu klasy i każdym następnym.

Uwaga: Elementy konstrukcyjne ukryte pod obudową lub izolacją powinny zostać udostępnione do oględzin w miejscach wskazanych przez inspektora PRS, w zakresie zależnym od ogólnego stanu technicznego statku.

- .2 Grodzie ograniczające zbiorniki ładunkowe – oględziny szczegółowe i pomiary przy II odnowieniu klasy i każdym następnym.
- .3 Zbiorniki ładunkowe – hydrauliczna próba szczelności, przy ciśnieniu próbnym określonym w *Części II – Kadłub*.

Uwaga: W przypadku gdy przewożone były substancje, które w połączeniu z wodą powodują korozję, rodzaj próby należy każdorazowo uzgodnić z PRS.

- .4 Przedziały ochronne zbiorników ładunkowych należy poddawać próbie szczelności podczas drugiego odnowienia klasy, przy ciśnieniu próbnym określonym w *Części II – Kadłub*.
- .5 Zbiorniki ładunkowe do przewozu wyłącznie substancji niepowodujących korozji – jeżeli wyniki inspekcji wrywkowych wskazują na dobry stan zbiorników, a próby szczelności przedziałów ochronnych podane w 5.4.2.5.4 zakończyły się pozytywnie, przegląd może być ograniczony tylko do oględzin.
- .6 Zbiorniki ładunkowe używane do przewożenia kwasów i ługów podlegają przy każdym odnowieniu klasy oględzinom wewnętrznym, a przy co drugim odnowieniu klasy – próbie szczelności. Rodzaj próby i wartość ciśnienia próbnego należy każdorazowo uzgodnić z PRS. Wielkość ciśnienia próbnego należy określić w zależności od gęstości ładunku.
- .7 Zbiorniki do przewozu sprężonych gazów ciekłych należy poddawać próbom takim jak zbiorniki ciśnieniowe.

Uwaga: Jeśli w zbiornikach tych przewożono tylko gazy lub mieszanki gazowe, które nie oddziałują korozyjnie na ściany zbiorników, to przegląd zbiorników można ograniczyć tylko do inspekcji wewnętrznej przy okazji każdego odnowienia klasy, jeśli po sprawdzeniach wrywkowych stwierdzono, że stan zbiorników jest zadowalający.

- .8 Rurociągi ładunkowe (załadowcze i wyładowcze) – próby szczelności ciśnieniem równym 1,25 dopuszczalnego ciśnienia roboczego.
- .9 Ciśnieniowe zawory nadmiarowe na zbiornikach ładunkowych – oględziny szczegółowe w stanie otwartym, regulacja ciśnienia otwarcia i próba na stanowisku kontrolnym.
- .10 Ciśnieniowe/podciśnieniowe zawory i inne urządzenia bezpieczeństwa na instalacjach odprowadzających opary ze zbiorników ładunkowych i resztkowych – oględziny szczegółowe w stanie otwartym, regulacja i próba na stanowisku kontrolnym.
- .11 Instalacja podgrzewania ładunku – próba szczelności przy II odnowieniu klasy i każdym następnym.

5.4.2.6 Przegląd dodatkowy dla statków przewożących towary niebezpieczne w opakowaniach lub w postaci suchych ładunków masowych, posiadających w symbolu klasy znak dodatkowy ADN

- .1 Pokrywy lukowe ładowni – oględziny i próba bryzgoszczelności.
- .2 Grodzie ograniczające ładownie – oględziny szczegółowe i pomiary przy II odnowieniu klasy i każdym następnym.
- .3 Łapacze iskier na przewodach spalinowych – oględziny.
- .4 Wentylatory wyciągowe ładowni – oględziny i próby działania.
- .5 Zamknięcia gazoszczelne otworów w pomieszczeniach mieszkalnych i w sterówce usytuowanych naprzeciwko ładowni – oględziny.
- .6 Wyposażenie specjalne (ubrania ochronne, aparaty oddechowe, mierniki gazów palnych, wybuchowych i toksycznych) – sprawdzenie ilości i stanu.
- .7 Tabliczki informacyjne i ostrzegawcze o zakazie palenia i używania otwartego ognia – kontrola.
- .8 Lampki kontrolne obwodów znajdujących się pod napięciem – próba działania.
- .9 Gniazda wtykowe w strefie chronionej – oględziny.
- .10 Uziemienia masztów i lin metalowych przebiegających nad ładowniami – sprawdzenie stanu.

5.5 Przeglądy doraźne

5.5.1 Zasady ogólne

Przeglądy doraźne są to przeglądy statku lub poszczególnych jego mechanizmów, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia przeprowadzane we wszystkich innych przypadkach niż przeglądy zasadnicze i okresowe.

Przeгляд doraźny może być dokonany na zlecenie armatora lub ubezpieczyciela albo może być spowodowany kontrolnym działaniem PRS lub Administracji.

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

5.5.2 Przeгляд poawaryjny

5.5.2.1 Jednym z przeglądów doraźnych jest przeгляд poawaryjny, któremu należy poddać statek w przypadku uszkodzenia kadłuba, urządzeń, instalacji i elementów wyposażenia objętych wymaganiami *Przepisów* i podlegających nadzorowi technicznemu PRS, jeżeli całkowite usunięcie skutków uszkodzenia nie jest możliwe przy zastosowaniu środków, którymi statek dysponuje oraz w przypadku wejścia statku na mieliznę, dającego podstawę do przypuszczeń o powstaniu wyżej wymienionych uszkodzeń.

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

5.5.2.2 Przeгляд powinien być przeprowadzony w porcie, w którym statek się znajduje lub w pierwszym porcie, do którego statek zawinie po awarii lub po wejściu na mieliznę.

5.5.2.3 Przeгляд poawaryjny ma na celu ustalenie rozmiaru uszkodzeń, uzgodnienie zakresu prac związanych z usunięciem skutków awarii oraz określenie możliwości i warunków zachowania klasy.

5.5.3 Przeгляд dla przesunięcia terminu odnowienia klasy – patrz 5.2.2.3.

5.5.4 Przeгляд dla zmiany nazwy statku i/lub portu macierzystego

W celu zachowania ważności klasy po zmianie nazwy i/lub portu macierzystego należy powiadomić PRS o mającej nastąpić zmianie. Po otrzymaniu takiego powiadomienia PRS określa zakres przeglądu doraźnego statku, który przeprowadza dla wystawienia nowego *Tymczasowego świadectwa klasy*.

5.6 Przeglądy podwodnej części kadłuba

5.6.1 Terminy i zakres stosowania przeglądów podwodnej części kadłuba

5.6.1.1 Wszystkie statki podlegają przeglądowi podwodnej części kadłuba w stanie wynurzonym w trakcie przeglądu dla odnowienia klasy.

Do przeglądu dla odnowienia klasy może być, za zgodą PRS, zaliczony przeгляд podwodnej części kadłuba wykonany w wymaganym dla tego przeglądu zakresie nie wcześniej niż 12 miesięcy przed datą zakończenia przeglądu dla odnowienia klasy. W takim przypadku termin następnych przeglądów podwodnej części kadłuba pozostaje zgodny z terminami przeglądów okresowych.

5.6.1.2 Statki podlegające przeglądom rocznym (patrz 5.3.2) podlegają dodatkowemu przeglądowi podwodnej części kadłuba w stanie wynurzonym, w trakcie drugiego lub trzeciego przeglądu rocznego.

5.6.1.3 Przeгляд podwodnej części kadłuba opisany w 5.6.1.2 za zgodą PRS może być zastąpiony przeglądem na wodzie przez nurków PRS (patrz 5.6.3).

5.6.1.4 Doraźnym przeglądom podwodnej części kadłuba podlegają po sezonie zimowym lodołamacze, które uczestniczyły w akcji łamania lodu. Przeгляд taki powinien być wykonany w stanie wynurzonym, w dowolnym terminie przed następnym sezonem zimowym.

5.6.1.5 Dla statków uprawiających żeglugę na wodach rejonu 4 dopuszcza się każdorazowo za zgodą PRS przeprowadzanie wymaganych przeglądów podwodnej części kadłuba przez nurków PRS (patrz

5.6.3), zamiast przeglądu w stanie wynurzonym. Wówczas odstęp między takimi kolejnymi przeglądami nie powinien przekraczać 2,5 roku \pm 6 miesięcy. Przeglądy te powinny być połączone z pomiarami grubości poszycia podwodnej części kadłuba wykonanymi z zewnątrz lub od wewnątrz.

5.6.2 Zakres przeglądów podwodnej części kadłuba

5.6.2.1 Przegląd podwodnej części kadłuba dla odnowienia klasy statku obejmuje:

- .1 oględziny poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, stępki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, dyszy Korta, tunelu steru strumieniowego, środków ochrony przeciwkorozyjnej;
- .2 oględziny płetwy steru;
- .3 pomiar luzów w łożyskach 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;
- .4 przegląd śruby napędowej (patrz 5.7.2) oraz pomiar luzu/opadu wału śrubowego w rufowym łożysku i sprawdzenie szczelności uszczelnienia pochwy wału śrubowego;
- .5 oględziny i pomiary innych urządzeń związanych z ruchem statku i sterowaniem;
- .6 pomiary grubości poszycia kadłuba i innych elementów konstrukcyjnych w zakresie określonym przez inspektora PRS, w zależności od technicznego stanu kadłuba;
- .7 oględziny skrzyń zaworów dennych i burtowych wraz z zaworami oraz korków spustowych.

5.6.2.2 Przegląd podwodnej części kadłuba statków wymienionych w 5.6.1.2, 5.6.1.4 i 5.6.1.5, wykonywany w trakcie przeglądu rocznego lub doraźnego, obejmuje:

- .1 oględziny ogólne poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, stępki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, dyszy Korta, tunelu steru strumieniowego, środków ochrony przeciwkorozyjnej;
- .2 oględziny ogólne płetwy steru;
- .3 pomiar luzów w łożyskach zestawu sterowego;
- .4 oględziny śruby napędowej oraz kontrolę zabezpieczenia nakrętki;
- .5 oględziny innych urządzeń związanych z ruchem statku i sterowaniem;
- .6 pomiar luzu i/lub opadu w łożysku wału śrubowego;
- .7 kontrolę szczelności uszczelnienia przyśrubowego.

5.6.3 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka

5.6.3.1 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie przez nurka wykonuje się za zgodą PRS na pisemny, uzasadniony wniosek armatora. Do wniosku powinno być dołączone oświadczenie armatora, że:

- od ostatniego przeglądu na doku statek nie wszedł na mieliznę i nie miał żadnej awarii w podwodnej części kadłuba,
- od ostatniego przeglądu na doku nie wystąpiły żadne uszkodzenia lub blokady w układzie sterowym, linii wałów, śruby napędowej i steru strumieniowego (jeżeli występuje),
- przegląd odbędzie się w wodzie o dobrej przejrzystości (min. 0,5 m) i odpowiedniej głębokości (min. 1 m między kadłubem a dnem akwenu), a kadłub został właściwie przygotowany i oznakowany do przeglądu w stopniu umożliwiającym jednoznaczne określenie pozycji nurka i ewentualnych uszkodzeń.

5.6.3.2 Przegląd podwodnej części kadłuba na wodzie wykonywany jest przez nurków PRS. W uzasadnionych przypadkach PRS może wyrazić zgodę na przegląd wykonywany przez nurków zaangażowanych przez armatora, przy zachowaniu następujących zasad:

- nurkowie zostali uznani przez PRS,
- oględziny są monitorowane przez inspektora PRS,
- ostateczna ocena stanu technicznego podwodnej części kadłuba dokonywana jest przez inspektora PRS.

5.6.3.3 Przegląd pod wodą powinien być tak przeprowadzony, aby zapewnione było, na ile to możliwe, dostarczenie informacji w zakresie porównywalnym z przeglądem na doku (patrz 5.6.2.2). Jeżeli spełnienie powyższych wymagań nie jest możliwe lub przegląd wykaże występowanie znacznej korozji lub uszkodzeń mających wpływ na klasę statku, to statek należy przedstawić do przeglądu na doku.

5.7 Przegląd wałów śrubowych i śrub napędowych

5.7.1 Terminy i zakres stosowania przeglądów wałów śrubowych

5.7.1.1 Wały śrubowe podlegają przeglądom całkowitym w odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat. Przegląd taki powinien odbywać się w trakcie przeglądu dla odnowienia klasy statku.

5.7.1.2 Do przeglądu dla odnowienia klasy może być zaliczony przegląd całkowity wału śrubowego wykonany w okresie do 12 miesięcy przed terminem odnowienia klasy. W takim przypadku termin następnego przeglądu wyznacza się licząc od daty odnowienia klasy.

5.7.1.3 Przegląd całkowity może być zastąpiony przeglądem zmodyfikowanym, w przypadku gdy:

- .1** wał śrubowy pracuje w łożysku rufowym smarowanym olejem lub smarem stałym i spełnia następujące warunki:
 - uszczelnienia wału są uznanego typu i nie są starsze niż 12 lat,
 - wał śrubowy i jego elementy połączeniowe nie są bezpośrednio wystawione na korozyjne działanie wody,
 - szczegóły konstrukcyjne wału spełniają wymagania *Przepisów*;
- .2** wał śrubowy pracuje w łożysku rufowym smarowanym wodą i spełnia następujące warunki:
 - wał śrubowy jest wykonany ze stali nierdzewnej i pracuje w łożysku z tworzywa sztucznego uznanego typu,
 - szczegóły konstrukcyjne wału spełniają wymagania *Przepisów*.

5.7.1.4 W przypadku zastosowania przeglądu zmodyfikowanego, następny przegląd wału powinien być przeprowadzony w zakresie całkowitym, tak aby maksymalny odstęp między dwoma przeglądami całkowitymi nie przekroczył 10 lat.

5.7.1.5 Zakres przeglądów wałów śrubowych

5.7.1.5.1 Przegląd całkowity (wykonywany po wyjęciu wału z pochwy) obejmuje:

- oględziny czopów nośnych i łożysk nośnych wału,
- oględziny tylnej części wału (stożek lub kołnierz),
- badania nieniszczące końcówki wału,
- oględziny pochwy wału,
- pomiar luzu i/lub opadu w łożysku wału śrubowego,
- oględziny uszczelnienia przyśrubowego (jeżeli występuje),
- próbę szczelności uszczelnienia przyśrubowego (jeżeli występuje).

5.7.1.5.2 Przegląd zmodyfikowany obejmuje:

- oględziny dostępnych części wału po zdjęciu uszczelnienia olejowego (jeżeli występuje),
- oględziny tylnej części wału (stożek lub kołnierz),
- badania nieniszczące końcówki wału,
- pomiar luzu i/lub opadu w łożysku wału śrubowego,
- oględziny uszczelnienia przyśrubowego (jeżeli występuje),
- próbę szczelności uszczelnienia przyśrubowego (jeżeli występuje).

5.7.2 Przegląd śrub napędowych

Przegląd śrub napędowych przeprowadza się podczas każdego przeglądu podwodnej części kadłuba.

5.7.2.1 Zakres przeglądu obejmuje:

- oględziny zewnętrzne,
- oględziny pracy śruby (obrót),
- w przypadku demontażu śruby – oględziny szczegółowe wewnętrznej części piasty śruby,
- oględziny zamocowania śruby na wale.

5.7.2.2 W przypadku śrub nastawnych dodatkowo przeprowadza się sprawdzenie poprawności wychyleń skrzydeł śruby wraz z próbą szczelności uszczelnień płatów śruby (jeżeli występują). Demontaż śruby nastawnej jest wymagany, w przypadku gdy inspektor PRS uzna za konieczne przeprowadzenie przeglądu śruby w stanie zdemontowanym.

6 ZAWIESZENIE KLASY

6.1 Informacje ogólne

Zawieszenie klasy oznacza, że przejściowo zaistniały takie warunki uniemożliwiające utrzymanie klasy, które mogą ustąpić samoczynnie lub zostać usunięte w krótkim terminie.

6.2 Przyczyny powodujące zawieszenie klasy statku

6.2.1 Wejście na mieliznę, uszkodzenie, awaria

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

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

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

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

6.2.2 Przekroczenie warunków eksploatacyjnych określonych w *Świadectwie klasy*

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

6.2.3 Przekroczenie terminu przeglądu okresowego

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

Ważność klasy zostaje przywrócona po zakończeniu przeglądu z wynikiem pozytywnym.

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

6.2.4 Przekroczenie terminu **spełnienia warunków klasy**

Każdy **warunek klasy** ma wyznaczony termin **spełnienia**.

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

Zawieszenie klasy następuje w drodze decyzji Centrali PRS.

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

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

6.2.5 Zaległości armatora w opłatach za czynności nadzorcze PRS

Klasa może zostać zawieszona w przypadku nieuiszczenia przez armatora w uzgodnionym terminie opłat za czynności nadzorcze. O zamiarze zawieszenia klasy PRS informuje armatora z miesięcznym wyprzedzeniem.

Zawieszenie klasy następuje w drodze decyzji Centrali PRS.

Przywrócenie klasy następuje automatycznie po uregulowaniu opłat.

6.2.6 Zmiana właściciela/armatora statku

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

Zmiana ta wymaga wystawienia nowego *Tymczasowego świadectwa klasy* na podstawie przedłożonego przez armatora dokumentu rejestracyjnego.

Niedotrzymanie tego warunku powoduje, że *Świadectwo klasy* wystawione z nazwą i adresem poprzedniego właściciela/armatora statku traci swoją ważność, a klasa statku zostaje automatycznie zawieszona.

6.3 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery

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

7 UTRATA KLASY

7.1 Przyczyny utraty klasy statku

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

Utrata klasy następuje automatycznie po wprowadzeniu takich zmian.

7.1.2 Zawieszenie klasy statku trwające dłużej niż 6 miesięcy.

Centrala PRS podejmuje decyzje o utracie klasy po upewnieniu się, że armator nie zamierza w najbliższym czasie przeprowadzić przeglądu dla przywrócenia klasy.

7.1.3 Zatonięcie statku.

7.1.4 Przekazanie statku do złomowania.

7.1.5 Pisemny wniosek armatora o wykreślenie statku z *Rejestru statków śródlądowych*.

7.2 Wykreślenie statku z Rejestru PRS

Wykreślenie statku z *Rejestru statków śródlądowych* następuje po utracie klasy z przyczyn określonych w 7.1.

7.3 Informowanie armatora i Administracji państwa bandery

Informacja o utracie klasy i wykreśleniu statku z *Rejestru statków śródlądowych* przekazywana jest przez PRS pisemnie armatorowi i Administracji państwa bandery.

Wykaz zmian obowiązujących od 1 lipca 2020 r.

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
różne pozycje	Zastąpienie określenia "zalecenie" określeniem "warunek"	Decyzja IACS
3.4.8	Znaki dodatkowe statku...	PRS

Wykaz zmian obowiązujących od 1 października 2020 r.

Pozycja	Tytuł/Temat	Źródło
3.4.1.5	Nadawanie statkom małym morskim i śródlądowym znaków dodatkowych w symbolu klasy pochodzących z innych przepisów PRS	PRS