

Polski Rejestr Statków

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

CZEŚĆ I ZASADY KLASYFIKACJI

2016
styczeń



GDAŃSK

PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH

opracowane i wydane przez Polski Rejestr Statków S.A., zwany dalej PRS, składają się z następujących części:

- Część I – Zasady klasyfikacji
- Część II – Kadłub
- Część III – Wyposażenie kadłubowe
- Część IV – Stateczność i niezatapialność
- Część V – Ochrona przeciwpożarowa
- Część VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze
- Część VII – Silniki, mechanizmy, kotły i zbiorniki ciśnieniowe
- Część VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania
- Część IX – Materiały i spawanie.

Część I – Zasady klasyfikacji – styczeń 2016 została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 11 grudnia 2016 r. i wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

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

- do statków nowych, dla których podpisanie kontraktu nastąpi 1 lipca 2015 r. lub po tej dacie – w pełnym zakresie,
- do statków istniejących – od najbliższego przeglądu klasyfikacyjnego.

Niniejsza *Część I* zastępuje *Część I – Zasady klasyfikacji – lipiec 2015*.

Rozszerzeniem *Części I – Zasady klasyfikacji* są następujące Publikacje „P”:

- Publikacja Nr 2/P – Alternatywne systemy nadzoru urządzeń maszynowych
- Publikacja Nr 14/P – Zasady uznawania programów komputerowych
- Publikacja Nr 36/P – Przeglądy kadłuba zbiornikowców olejowych
- Publikacja Nr 39/P – Przeglądy kadłuba masowców
- Publikacja Nr 46/P – Przeglądy kadłuba chemikaliowców
- Publikacja Nr 48/P – Wymagania dotyczące gazowców
- Publikacja Nr 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych
- Publikacja Nr 54/P – Alternatywne systemy nadzoru kadłuba
- Publikacja Nr 58/P – Przeglądy kadłuba zbiornikowców olejowych o podwójnym kadłubie
- Publikacja Nr 62/P – Przeglądy kadłuba drobnicowców
- Publikacja Nr 63/P – Kryteria wymiany wręgów i węzłówek masowców i roporudomasowców z burtą pojedynczą
- Publikacja Nr 64/P – Przeglądy kadłuba masowców o podwójnych burtach
- Publikacja Nr 81/P – Przeglądy kadłuba w czasie budowy statku
- Publikacja Nr 82/P – Przeglądy kadłuba gazowców
- Publikacja Nr 95/P – Wymagania dotyczące przeglądów furt i wrót wewnętrznych na statkach ro-ro
- Publication No. 97/P – Transfer of Class and Adding Maintaining and Withdrawing Double or Dual Class
- Publikacja Nr 100/P – Przepisy budowy kadłuba jednostek szybkich
- Publication No. 102/P – EU RO Mutual Recognition of Type Approval
- Publikacja Nr 103/P – Wytyczne w zakresie efektywności energetycznej statków.
- Publikacja Nr 106/P – Przepisy ekologicznego znaku klasy
- Publikacja Nr 111/P – Przeglądy okresowe wałów śrubowych

Uzupełnieniem *Części I – Zasady klasyfikacji* są następujące Publikacje „I”:

- Publikacja Nr 16/I – Standardy budowy i naprawy statków
- Publikacja Nr 27/I – Wytyczne dotyczące zatwierdzania/akceptacji alternatywnych środków dostępu
- Publikacja Nr 28/I – Wytyczne dotyczące bezpiecznego wejścia do przestrzeni zamkniętych
- Publikacja Nr 29/I – Wytyczne dotyczące przeglądów okresowych instalacji i urządzeń stosowanych w ochronie przeciwpożarowej na statkach
- Publikacja Nr 32/I – Wytyczne dla programów pilotażowych dotyczących wydłużonego okresu pomiędzy przeglądami na doku.

SPIS TREŚCI

str.

0	Struktura i zakres <i>Przepisów</i>	5
1	Postanowienia ogólne	5
1.1	Zakres zastosowania.....	5
1.2	Określenia.....	6
2	Zakres nadzoru	13
3	Klasa statku	14
3.1	Zasady ogólne.....	14
3.2	Okres ważności klasy statku.....	14
3.3	Zasadniczy symbol klasy.....	14
3.4	Znaki dodatkowe w symbolu klasy.....	15
3.5	„Symbol urządzeń maszynowych”.....	24
3.6	Dodatkowe informacje opisowe.....	25
4	Nadanie klasy statkowi	26
4.1	Zasady ogólne.....	26
4.2	Statek zbudowany pod nadzorem PRS.....	26
4.3	Statek posiadający ważną klasę innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej.....	26
4.4	Statek nigdy nie klasyfikowany przez PRS lub inną uznaną instytucję klasyfikacyjną lub statek, który uprzednio nie był klasyfikowany.....	30
4.5	Statek uprzednio klasyfikowany przez PRS lub inną uznaną instytucję klasyfikacyjną.....	30
5	Utrzymanie klasy – terminy i zakresy przeglądów	31
5.1	Zasady ogólne.....	31
5.2	Terminy przeglądów okresowych.....	35
5.3	Zakresy okresowych przeglądów rocznych i pośrednich.....	37
5.4	Zakresy przeglądów okresowych dla odnowienia klasy statku.....	45
5.5	Zakresy przeglądów okresowych podwodnej części kadłuba.....	52
5.6	Przeglądy okresowe wału śrubowego i śruby napędowej.....	54
5.7	Przeglądy okresowe kotłów.....	56
5.8	Przeglądy okresowe osprzętu żaglowego.....	57
5.9	Przeglądy okresowe urządzeń i osprzętu do mocowania ładunków.....	58
5.10	Przeglądy w nadzorze stałym i innych alternatywnych systemach nadzoru.....	58
5.11	Przeglądy doraźne.....	59
5.12	Audity.....	60
6	Zawieszenie klasy statku	61
6.1	Przyczyny powodujące zawieszenie klasy statku.....	61
6.2	Informowanie armatora i państwa bandery.....	63
6.3	Możliwość przedłużenia okresu ważności klasy w przypadku zaistnienia sił wyższych.....	63
6.4	Możliwość utrzymania ważności klasy statku w przypadku jego złomowania.....	64
7	Utrata klasy statku i wykreślenie z Rejestru PRS	65
7.1	Przyczyny utraty klasy statku.....	65
7.2	Wykreślenie statku z <i>Rejestru statków PRS</i>	65
7.3	Informowanie armatora i państwa bandery.....	65
8	Statki z podwójną klasą i z dwoma klasami	66
8.1	Statek z podwójną klasą.....	66
8.2	Statek z dwoma klasami.....	66
8.3	Nadanie, zawieszenie i utrata klasy statku z podwójną klasą lub z dwoma klasami.....	66

9	Wyłączenie statku z eksploatacji i przywrócenie statku do eksploatacji po wyłączeniu.....	68
10	Zasady klasyfikacji urządzeń chłodniczych	69
10.1	Zasady ogólne	69
10.2	Klasa urządzenia chłodniczego	69
10.3	Przeglądy klasyfikacyjne urządzeń chłodniczych	70
10.4	Zakres przeglądów okresowych	71
10.5	Przeglądy doraźne	72
10.6	Przeglądy przed załadunkiem lub wyładunkiem.....	72
11	Nadzór nad nieklasyfikowanymi urządzeniami CHŁODNICZYMI	73
11.1	Zasady ogólne	73
11.2	Przeglądy urządzenia chłodniczego	73
11.3	Zakres przeglądów okresowych.....	73
Załącznik 1	73
Załącznik 2	74

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 statków morskich*, 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 – Instalacje elektryczne i systemy sterowania,
- Część IX – Materiały i spawanie.

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

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

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 *Przepisy klasyfikacji i budowy statków morskich* mają zastosowanie do następujących statków, przeznaczonych do uprawiania żeglugi po morzach niearktycznych:

- .1 statków o długości 24 m i większej, niezależnie od rejonu żeglugi,
- .2 statków o długości poniżej 24 m przeznaczonych do żeglugi w rejonie nieograniczonym, z wyłączeniem jachtów morskich,
- .3 zbiornikowców olejowych, chemikaliowców i gazowców, niezależnie od ich długości i rejonu żeglugi,
- .4 statków pasażerskich o długości poniżej 24 m odbywających podróże międzynarodowe.

1.1.2 *Przepisy* mają zastosowanie zarówno do statków nowych, jak i do statków istniejących. Jeżeli gdziekolwiek w *Przepisach* mówi się o wieku statku, to wiek określa się od daty budowy.

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

1.1.4 Wymagania *Przepisów* i *Publikacji* mają zastosowanie w takim zakresie, jaki szczegółowo określony został w poszczególnych miejscach danych części *Przepisów* i danych *Publikacji*.

1.1.5 Wymagania dodatkowe dotyczące przeglądów na statkach ro-ro zawarte są w *Publikacji Nr 95/P – Wymagania dotyczące przeglądów furt i wrót wewnętrznych na statkach ro-ro*.

1.1.6 Wymagania dodatkowe dotyczące przeglądów kadłubów drobnicowców zawarte są w *Publikacji Nr 62/P – Przeglądy kadłuba drobnicowców*, a wymagania dodatkowe dotyczące przeglądów kadłubów statków podlegających rozszerzonym przeglądom ESP podane są w *Publikacjach* wymienionych w Załączniku 2.

1.1.7 Wymagania dodatkowe dotyczące gazowców zawarte są w *Publikacji Nr 48/P – Wymagania dla gazowców*, w *Publikacji Nr 82/P – Przeglądy kadłuba gazowców* i w *Międzynarodowym kodeksie budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC)*.

1.1.8 Wymagania dodatkowe dotyczące chemikaliowców zawarte są w *Publikacji Nr 46/P – Przeglądy kadłuba chemikaliowców* i w *Międzynarodowym kodeksie budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (Kodeks IBC)*.

1.1.9 Wymagania dodatkowe dotyczące wodolotów zawarte są w *Kodeksie bezpieczeństwa jednostek niewypornościowych (Kodeks DSC)*.

1.1.10 Wymagania dodatkowe dotyczące jednostek szybkich zawarte są w *Publikacji Nr 100/P – Przepisy budowy kadłuba jednostek szybkich* oraz w *Międzynarodowym kodeksie bezpieczeństwa jednostek szybkich (Kodeks HSC)*.

1.1.11 Wymagania dodatkowe dotyczące statków specjalistycznych o pojemności brutto wynoszącej 500 lub więcej oraz przewożących więcej niż 12 osób personelu specjalistycznego zawarte są w *Kodeksie bezpieczeństwa statków specjalistycznych (Kodeks SPS)*.

1.1.12 Niniejsza część *Przepisów* ma zastosowanie również do urządzeń chłodniczych stosowanych na statkach.

1.2 Określenia

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

Uwaga: Jeżeli w *Przepisach* mowa jest o wymiarach takich jak długość zbiornika, wysokość, szerokość, długość statku, długość podziałowa, długość na wodnicy itp., a w tekście nie określono inaczej, to chodzi o wymiary konstrukcyjne.

Atmosfera niebezpieczna – gazy lub opary występujące w niebezpiecznym stężeniu/ilości, szkodliwe dla człowieka i/lub łatwopalne/wybuchowe.

Centrum operacyjne – na statkach przeznaczonych do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, pomieszczenie obsadzone przez osoby odpowiedzialne za prowadzenie akcji zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, w którym umieszczone są środki kontroli i monitoringu potrzebne do prowadzenia tej akcji.

Chemikaliowiec – zbiornikowiec specjalnie przeznaczony lub przystosowany do przewozu niebezpiecznych i/lub szkodliwych substancji płynnych wymienionych w *Kodeksie IBC*, w rozdziale 17.

Chłodniowiec – statek z chłodzonymi i izolowanymi ładowniami, przystosowanymi do przewozu różnorodnych łatwo psujących się ładunków.

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

Cytadela – na statkach przeznaczonych do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, wewnętrzny rejon statku chroniony przed dostępem atmosfery niebezpiecznej. Cytadela obejmuje dowolne pomieszczenie, które jest w ciągłym użyciu podczas eksploatacji statku, a które ze względów bezpieczeństwa musi być dostępne w każdej chwili. Cytadela stanowi tzw. rejon bezpieczny nienależący do Stref 0, 1 i 2.

Data budowy – data zakończenia przeglądu zasadniczego dla nadania klasy statkowi nowo zbudowanemu, stanowiąca podstawę do określenia wymagań dotyczących przeglądów okresowych. W razie znacznego opóźnienia wejścia statku do eksploatacji, data wejścia statku do eksploatacji może być również podana w *Świadectwie klasy*. W przypadku jakiegokolwiek modyfikacji statku określona dla niego data budowy pozostaje niezmienną. W przypadku całkowitej wymiany lub rozbudowy znacznej części kadłuba statku*, stosuje się następujące zasady:

* Przykładowo, termin „znaczna część kadłuba statku” może oznaczać kompletną sekcję dziobową lub rufową statku, kompletną sekcję ładunkową (która może zawierać ładownie/zbiorniki statku towarowego) lub kompletny blok konstrukcji pokładu statku pasażerskiego, a za „rozbudowę znacznej części kadłuba statku” można również uznać zmiany konstrukcji statku związane z przebudową konstrukcji jednokadłubowej na konstrukcję o podwójnym kadłubie.

- powinna zostać określona "data budowy" każdej znacznej części kadłuba statku, jeżeli zostało uzgodnione, że nowsze części konstrukcji kadłuba znajdują się w różnych cyklach przeglądów;
- "data budowy" każdej znacznej części kadłuba jest podstawą określenia wymagań dotyczących przeglądów tych części;
- należne daty przeglądów mogą być zsynchronizowane według uznania PRS.

Data kontraktu na budowę – jeżeli nie określono w inny sposób:

- .1 data kontraktu na budowę statku oznacza dzień, w którym kontrakt na budowę statku został podpisany przez potencjalnego właściciela i stocznię. Data ta i numery elementów konstrukcji (np. numer budowy kadłuba) powinny być przekazane do PRS przez stronę występującą o nadanie klasy statkowi nowo budowanemu;
- .2 data kontraktu na budowę statków siostrzanych łącznie ze statkami, których opcja budowy została ostatecznie podpisana, oznacza dzień, w którym kontrakt na budowę został podpisany przez potencjalnego właściciela i stocznię.

Na potrzeby niniejszej definicji przyjęto, że statki zbudowane według jednego kontraktu na budowę uznane zostają za „serię statków siostrzanych”, jeżeli zostały zbudowane według tej samej zatwierdzonej klasyfikacyjnej dokumentacji technicznej. Jednakże statki z takiej serii mogą mieć wprowadzone zmiany w stosunku do projektu oryginalnego, jeżeli:

- (1) zmiany te nie dotyczą spraw objętych wymaganiami klasyfikacyjnymi, lub
- (2) jeżeli zmiany dotyczą spraw objętych wymaganiami klasyfikacyjnymi, to powinny one być zgodne z wymaganiami klasyfikacyjnymi obowiązującymi w momencie podpisania przez przewidywanego armatora i stocznię kontraktu na wprowadzenie takich zmian lub, w przypadku braku kontraktu na wprowadzenie takich zmian, zmiany te powinny być zgodne z wymaganiami klasyfikacyjnymi obowiązującymi w momencie przedstawienia zmian do zatwierdzenia ich przez PRS.

Statki opcyjne uznaje się za należące do tej samej serii statków siostrzanych, jeżeli kontrakt na ich budowę został podpisany nie później niż 1 rok po podpisaniu kontraktu na budowę danej serii statków;

- .3 jeżeli kontrakt na budowę zostaje później uzupełniony o dodatkowe statki lub dodatkowe statki opcyjne, to datą kontraktu na budowę dla tych statków jest dzień, w którym zmiana do kontraktu została podpisana przez potencjalnego właściciela i stocznię. Taką zmianę do kontraktu należy uważać za nowy kontrakt i stosować postanowienia zawarte powyżej w .1 i .2;
- .4 jeżeli do kontraktu na budowę wprowadzone zostają poprawki zmieniające typ statku, „datą kontraktu na budowę” dla takiego zmodyfikowanego statku lub statków jest data podpisania przez właściciela lub właścicieli oraz stocznię poprawek do istniejącego kontraktu lub nowego kontraktu.

Data przekazania do eksploatacji – w celu określenia zastosowania obowiązkowych wymagań Konwencji SOLAS i MARPOL dla nowego statku, data "przekazania do eksploatacji" oznacza datę (dzień, miesiąc i rok) zakończenia przeglądu, na którym bazuje świadectwo (tj. przeglądu zasadniczego przed przekazaniem statku do eksploatacji i przed wydaniem pierwszego świadectwa), wpisywaną do odpowiednich świadectw konwencyjnych.

Długość statku (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 statkach z przegłębieniem konstrukcyjnym długość tę należy mierzyć w płaszczyźnie równoległej do płaszczyzny wodnicy konstrukcyjnej.

ESP – rozszerzony przegląd kadłuba statku. Typy statków podlegające ESP podane są w Załączniku 2.

Gazowiec – zbiornikowiec specjalnie przeznaczony do przewozu gazów skroplonych lub innych produktów wymienionych w rozdziale 19 z *Kodeksu IGC*.

Holownik – statek przeznaczony i wyposażony do holowania.

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.

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

Kontenerowiec – statek specjalnie wyposażony w prowadnice i przeznaczony do przewozu kontenerów, przy założeniu ich pionowego załadunku i wyładunku.

Krytyczne rejony konstrukcji – rejony, które zostały uznane za wymagające szczególnej kontroli, w oparciu o obliczenia lub na podstawie doświadczenia eksploatacyjnego rozpatrywanego statku, statków podobnych lub siostrzanych (jeśli takie są), jako podatne na pęknięcie, wybożenia lub korozję, mogące mieć wpływ na integralność konstrukcji kadłuba.

Lista substancji – lista substancji niebezpiecznych, których rozlewy może usuwać statek przeznaczony do tego celu.

Masowiec – statek zbudowany zazwyczaj z pojedynczym pokładem i dnem podwójnym, zbiornikami szczytowymi i obłowymi oraz z pojedynczym lub podwójnym poszyciem burtowym, przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków masowych luzem.

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

Niezwłoczna i gruntowna naprawa – naprawa stała wykonana w czasie przeglądu w zadowalający sposób, tak że nie ma potrzeby wydania zaleceń terminowych.

Oględziny:

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

Olej – oznacza ropę naftową w każdej postaci, włączając w to surową ropę naftową, paliwo olejowe, szlam, odpadki olejowe oraz produkty rafinowane (inne niż produkty petrochemiczne, które są przedmiotem postanowień Załącznika II do *Konwencji MARPOL 73/78*) i bez ograniczenia uniwersalności powyższej definicji, obejmuje substancje wymienione w Uzupełnieniu 1 do Załącznika I do *Konwencji MARPOL 73/78*. (Oleje zwierzęce i roślinne nie są olejami w rozumieniu niniejszej definicji).

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

Personel przemysłowy – wszystkie osoby niebędące pasażerami, personelem specjalistycznym lub członkami załogi, lecz znajdujące się na statku dowozowym w celu obsługi instalacji morskich.

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

Płaszczyzna podstawowa – płaszczyzna pozioma przechodząca na owrężu przez górną krawędź stępki płaskiej lub przez punkt styku wewnętrznej powierzchni poszycia ze stępką belkową.

Podobne stadium budowy – stadium po rozpoczęciu budowy konkretnego statku, gdy masa budowanego statku osiągnęła co najmniej 50 ton lub 1% przybliżonej masy materiałów, w zależności od tego, która wartość jest mniejsza.

Pogłębiarka – statek przeznaczony do pogłębiania morza.

Powietrze chronione – na statkach przeznaczonych do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, powietrze przefiltrowane w stacji filtrów, pozbawione substancji niebezpiecznych, które powinno zasilać cytadelę.

Produktowiec – zbiornikowiec olejowy przeznaczony do przewozu olejów innych niż surowa ropa naftowa.

Prom – statek przeznaczony do regularnych przewozów środków transportu drogowego i kolejowego (z ładunkiem i bez ładunku) oraz pasażerów.

Próby działania, wytrzymałości, szczelności:

- **Próby działania** – oględziny szczegółowe 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 PRS.

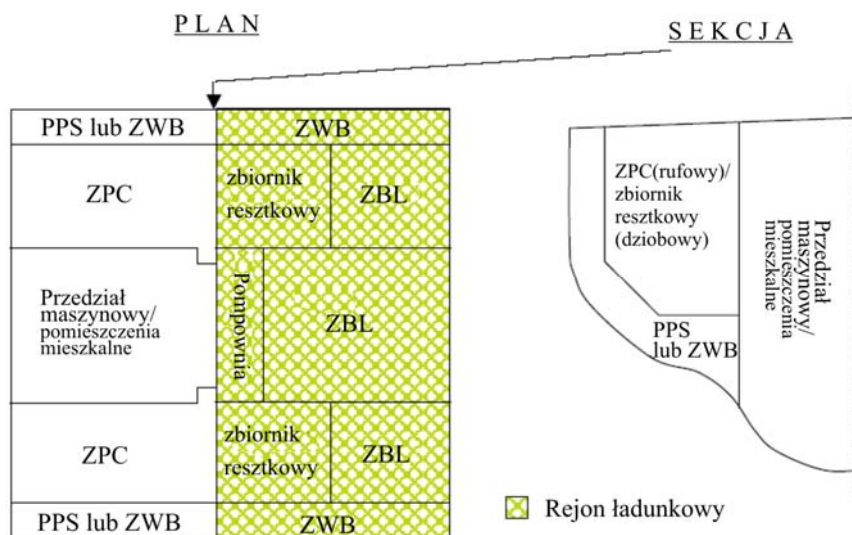
Przeгляд – zespół czynności dotyczących statku, jego mechanizmów, urządzeń, wyposażenia itp., realizowany poprzez sprawdzenie dokumentacji technicznej oraz przeprowadzenie odpowiednich oględzin, pomiarów i prób.

Przekrój poprzeczny – przekrój zawierający wszystkie elementy wzdłużne, takie jak poszycie, wzdłużniki i wręgi wzdłużne pokładów, burt, dna zewnętrznego, dna wewnętrznego i grodzi wzdłużnych. W przypadku statków o wiązaniach poprzecznych przekrój poprzeczny zawiera przyległe wręgi z ich skrajnymi mocowaniami.

Przestrzenie – oddzielne przedziały, włączając w to ładownie i zbiorniki.

Przestrzenie reprezentatywne – przestrzenie, na podstawie stanu których można przewidywać stan innych przestrzeni podobnego typu lub przeznaczenia oraz z podobnym typem zabezpieczenia przeciwkorozyjnego. Przy wyborze przestrzeni reprezentatywnych należy wziąć pod uwagę znajdującą się na statku historię ich użytkowania i napraw, a także dające się określić rejony krytyczne i/lub podejrzone.

Rejon ładunkowy – część statku, patrz rys. 1, w której znajdują się ładownie, zbiorniki ładunkowe, zbiorniki reszkowe i pompownie ładunkowe, jak również przylegające do ładowni i zbiorników ładunkowych inne pompownie, przedziały ochronne, zbiorniki balastowe i puste przedziały, a także obszar pokładu rozciągający się na całej długości i szerokości części statku położonej nad tymi wyżej wymienionymi pomieszczeniami.



Rys. 1. Rejon ładunkowy

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

Ropowiec – zbiornikowiec olejowy przeznaczony do przewozu surowej ropy naftowej.

Rozpatrzenie specjalne – oględziny szczegółowe i pomiary grubości w zakresie wystarczającym do określenia aktualnego średniego stanu konstrukcji pod powłokami ochronnymi.

Siła wyższa – nieprzewidziany brak możliwości wykonania należytego przeglądu przez PRS, spowodowany wprowadzonymi przez organa rządowe ograniczeniami prawa wjazdu lub przemieszczania się personelu PRS; niemożliwy do przewidzenia przestój statku w porcie lub brak możliwości jego rozładowania z powodu nadzwyczaj długiego okresu złej pogody, strajków lub niepokoju społecznych; działania wojenne; inne podobne przypadki.

Stan powłok – definiowany jest następująco:

- **DOBRY** – jedynie mała korozja punktowa.
- **ZADOWALAJĄCY** – miejscowe pęknięcia na krawędziach usztywnień i połączeń spawanych i/lub lekka korozja na 20% lub więcej rozpatrywanej powierzchni, lecz mniej niż to określono dla stanu złego.
- **ZŁY** – rozległe pęknięcia powłoki na 20% powierzchni lub więcej lub ze znacznymi wżerami na 10% lub więcej rozpatrywanej powierzchni.

Statek do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych – statek przeznaczony do usuwania substancji niebezpiecznych, posiadający zbiorniki ładunkowe i/lub ładownie do przewozu chemikaliów zebranych podczas zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, spełniający dodatkowe wymagania.

Statek efektywny energetycznie – statek zbudowany zgodnie z wymaganiami efektywności energetycznej określonymi w przepisach 20 i 21 Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78 z uwzględnieniem wytycznych zawartych w Publikacji Nr 103/P.

Statek kombinowany – statek przeznaczony do przemiennego przewozu olejów, chemikaliów lub suchych ładunków masowych.

Statek obsługi – statek przeznaczony do transportu materiałów eksploatacyjnych i ładunków oraz wykonywania różnych funkcji pomocniczych przy prowadzeniu prac wiertniczych lub wydobywczych na morzu.

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

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

Statek ro-ro – statek specjalnie przeznaczony do przewozu jednostkowych ładunków przemieszczanych za pomocą środków transportu kołowego i gąsienicowego, przy założeniu ich poziomego załadunku i wyładunku.

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

Statek specjalistyczny – statek odpowiednio wyposażony i przeznaczony do wykonywania zadań specjalistycznych oraz przewozu personelu specjalistycznego.

Do statków tych zalicza się:

- statki badawcze, ekspedycyjne i inspekcyjne,
- statki szkolne,
- statki przetwórcze przeznaczone do przetwórstwa ryb i innych żywych zasobów morza, nieprowadzące ich połowu,
- inne statki specjalnego przeznaczenia, których cechy konstrukcyjne, wyposażenie lub sposób eksploatacji są specyficzne, np. okręty wojenne.

Statki siostrzane – statki zbudowane na podstawie tej samej zatwierdzonej dokumentacji klasyfikacyjnej, lecz które mogą mieć niewielkie zmiany projektowe, niemające jednak wpływu na sprawy dotyczące klasyfikacji.

Strefy niebezpieczne – rejony na statku do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, w których należy się spodziewać atmosfery niebezpiecznej, dzielące się na Strefy 0, 1 i 2 w zależności od prawdopodobieństwa wystąpienia tam atmosfery niebezpiecznej:

Strefa 0 – strefa, w której atmosfera niebezpieczna jest obecna stale lub przez długie okresy czasu;

Strefa 1 – strefa, w której atmosfera niebezpieczna może występować okazjonalnie;

Strefa 2 – strefa, w której atmosfera niebezpieczna może występować rzadko i tylko przez krótkie okresy czasu.

Wyszczególnienie rejonów statku, które normalnie obejmuje dana strefa, zawarte jest w Części II *Przepisów*, Tabela 29.2.1.1.

Substancja niebezpieczna – substancja toksyczna, żrąca, powodująca korozję albo substancja palna o temperaturze zapłonu poniżej 60 °C (próba w zamkniętym naczyniu), która może występować w fazie lotnej, ciekłej lub jako ciało stałe, przewożona na statkach luzem (w zbiornikach ładunkowych lub przenośnych zbiornikach retencyjnych) lub w opakowaniach (w wydzielonych pomieszczeniach/pomieszczeniach ładunkowych lub w przenośnych zbiornikach retencyjnych).

Surowa ropa naftowa – każda ciepla mieszanina węglowodorów występująca w ziemi w postaci naturalnej, bez względu na to, czy została ona (czy też nie została) poddana obróbce w celu nadania jej własności odpowiednich do transportu, w tym i surowa ropa naftowa, z której mogły być usunięte lub do której mogły być dodane niektóre frakcje destylacyjne.

Szczególne okoliczności – brak środków technicznych umożliwiających wydokowanie lub naprawę statku; brak podstawowych materiałów, wyposażenia lub części zamiennych; opóźnienia spowodowane działaniami podjętymi dla uniknięcia trudnych warunków pogodowych.

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 chłodniczych – zespół umownych znaków określających rodzaj nadzoru nad budową tych urządzeń oraz ich cechy konstrukcyjne.

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

System zapobiegania korozji – za taki uznaje się zwykle zastosowanie powłok ochronnych twardych.

Powłoki ochronne twarde są zazwyczaj epoksydowe lub równoważne. Inne rodzaje powłok, niebędące powłokami miękkimi ani półtwardymi, mogą zostać zaakceptowane przez PRS pod warunkiem ich stosowania i utrzymania zgodnie z warunkami określonymi przez producenta.

Szaland – statek mający ładownię z klapami dennymi lub bocznymi, otwieranymi w celu rozładowania.

Szkodliwa substancja płynna – każda substancja kategorii *X, Y, Z* lub *Inne substancje* zgodna z rozdziałem 17 i 18 *Kodeksu IBC* oraz każda inna płynna substancja uznana za szkodliwą substancję płynną kategorii *X, Y, Z* lub *Inne substancje* w rozumieniu Uzupełnienia I do *Załącznika II* do *Konwencji MARPOL 73/78*.

Śluza powietrzna – przestrzeń, do której prowadzą wyłącznie drzwi gazoszczelne.

Uznana instytucja klasyfikacyjna – instytucja klasyfikacyjna uznana przez Unię Europejską lub spełniająca wymagania jakości systemu certyfikacji IACS(QSCS).

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

Wodolot – statek, który jest utrzymywany nad powierzchnią wody w stanie bezwypornościowym dzięki siłom hydrodynamicznym wytworzonym przez płyty nośne statku.

Wysokość boczna – pionowa odległość od płaszczyzny podstawowej do górnej krawędzi pokładnika najwyższego ciągłego pokładu, mierzona w płaszczyźnie owręza przy burcie.

Zakończenie przeglądu – przegląd uznaje się za zakończony, gdy zostały przeprowadzone wszystkie czynności określone w przepisach i wytycznych dla danego rodzaju przeglądu, zostały wykonane zalecane naprawy i uzupełnione wykryte braki w sposób zapewniający statkowi bezpieczne wyjście w morze i bezpieczną eksploatację. Zakończenie przeglądu potwierdzane jest nowym dokumentem tymczasowym lub wpisem do dokumentu pełnoterminowego. Data wystawienia dokumentu tymczasowego lub wpisu do dokumentu pełnoterminowego jest datą zakończenia przeglądu.

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

Zbiornik balastowy – zbiornik zasadniczo przeznaczony do przewozu balastu wodnego.

Zbiornikowiec – statek specjalnie przeznaczony do przewozu ładunków ciekłych luzem.

Zbiornikowiec olejowy – statek specjalnie przeznaczony do przewozu olejów luzem (ropowiec, produktowiec, a także każdy statek kombinowany, chemikaliowiec lub gazowiec przewożący oleje luzem).

Znaczna korozja – zużycie korozyjne elementów konstrukcji kadłuba, które przekroczyło 75% zużycia dopuszczalnego, lecz mieści się jeszcze w jego granicach.

Żuraw pływający – statek o kadłubie z reguły pontonowym i z zamontowanym na pokładzie urządzeniem dźwignicowym.

2 ZAKRES NADZORU

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

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

2.3 Jeżeli symbol klasy statku zawiera znaki dodatkowe, to związane z nimi elementy kadłuba, urządzeń maszynowych i elektrycznych oraz wyposażenia poddawane są przeglądom klasyfikacyjnym.

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

3 KLASA STATKU

3.1 Zasady ogólne

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

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

3.1.3 Klasę statku potwierdza się *Świadectwem klasy*.

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

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

3.1.6 Klasę urządzeń chłodniczych potwierdza się *Świadectwem klasy urządzenia chłodniczego*.

3.2 Okres ważności klasy statku

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

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

3.2.3 W uzasadnionych przypadkach PRS może przedłużyć okres ważności klasy (patrz 6.1.3.1 i 6.3).

3.3 Zasadniczy symbol klasy

3.3.1 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem PRS

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

- * **KM** – dla statku z napędem mechanicznym,
- * **K** – dla statku bez napędu mechanicznego.

3.3.2 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej

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

- KM** – dla statku z napędem mechanicznym,
- K** – dla statku bez napędu mechanicznego.

3.3.2.2 PRS może nadać statkowi istniejącemu, zbudowanemu pod nadzorem innej instytucji klasyfikacyjnej, symbol zasadniczy jak w 3.3.1.1, jeżeli:

- aktualna dokumentacja techniczna została zatwierdzona przez PRS,
- przeprowadzony został przegląd zasadniczy w zakresie jak dla odnowienia klasy (patrz 5.4), w czasie którego stwierdzono wykonanie zaleceń i warunków klasy zawartych w statusie statku wydanym przez poprzednią instytucję klasyfikacyjną.

3.3.3 Zasadniczy symbol klasy statku zbudowanego bez nadzoru instytucji klasyfikacyjnej

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

- (KM)** – dla statku z napędem mechanicznym,
- (K)** – dla statku bez napędu mechanicznego.

3.3.4 Zasadniczy symbol klasy statku żaglowego z pomocniczym napędem mechanicznym

3.3.4.1 Statek żaglowy z pomocniczym napędem mechanicznym, którego moc pozwala na uzyskanie prędkości co najmniej 7 węzłów na wodzie spokojnej, może otrzymać zasadniczy symbol klasy:

* **KM** albo odpowiednio **KM** lub **(KM)**.

W takim przypadku w *Świadectwie klasy* zostaje umieszczona uwaga o pomocniczym charakterze napędu mechanicznego oraz zostaje wydane *Świadectwo urządzeń maszynowych*.

3.4 Znaki dodatkowe w symbolu klasy

3.4.1 Postanowienia ogólne

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

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

3.4.1.3 Znaki dodatkowe w symbolu klasy umieszczane są za zasadniczym symbolem klasy, w kolejności ich wymienienia w 3.4.2, 3.4.3 i 3.4.4, na przykład:

* **KM PASSENGER SHIP I [1] L3 IWS AUT**

3.4.1.4 PRS może zmienić lub wykreślić odpowiedni znak dodatkowy w symbolu klasy w przypadku zmiany warunków, na podstawie których znak ten jest umieszczany w symbolu klasy, lub na wniosek armatora.

3.4.1.5 Objasnienie niektórych skrótów użytych jako znaki dodatkowe podane jest w Załączniku 1.

3.4.2 Znaki dodatkowe określające typ statku

3.4.2.1 Statek pasażerski

Statek pasażerski, który spełnia wymagania podstawowe i dotyczące statku pasażerskiego wymagania dodatkowe określone w poszczególnych częściach *Przepisów*, otrzymuje w symbolu klasy znak:

PASSENGER SHIP

3.4.2.2 Statek towarowy

3.4.2.2.1 Statek towarowy, który spełnia tylko wymagania podstawowe określone w poszczególnych częściach *Przepisów*, otrzymuje w symbolu klasy znak:

SHIP

3.4.2.2.2 Statek towarowy, który spełnia wymagania podstawowe oraz wymagania dodatkowe dotyczące danego typu statku, a określone w poszczególnych częściach *Przepisów*, otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków:

3.4.2.2.2.1 Statek ro-ro:

RO-RO SHIP

3.4.2.2.2.2 Prom:

FERRY

3.4.2.2.2.3 Drobnicowiec uniwersalny:

GENERAL CARGO SHIP

3.4.2.2.2.4 Masowiec:

BULK CARRIER

3.4.2.2.2.5 Rudowiec:

ORE CARRIER

3.4.2.2.2.6 Cementowiec:

CEMENT CARRIER

3.4.2.2.2.7 Ropowiec:

CRUDE OIL TANKER

3.4.2.2.2.8 Produktowiec przewożący ładunki o temperaturze zapłonu nieprzekraczającej 60 °C (próba w zamkniętym naczyniu) i o prężności par według Reida niższej od ciśnienia atmosferycznego:

PRODUCT CARRIER A

3.4.2.2.2.9 Produktowiec przewożący ładunki o temperaturze zapłonu wyższej niż 60 °C (próba w zamkniętym naczyniu):

PRODUCT CARRIER B

3.4.2.2.2.10 Statek przeznaczony do przewozu luzem ściśle określonego ładunku płynnego, inny niż zbiornikowiec olejowy, chemikaliowiec lub gazowiec:

TANKER FOR ...

(w miejsce kropek wpisuje się rodzaj ładunku, np. FRESH WATER, itp.)

3.4.2.2.2.11 Gazowiec:

LIQUEFIED GAS TANKER

3.4.2.2.2.12 Chemikaliowiec:

CHEMICAL TANKER

3.4.2.2.2.13 Kontenerowiec:

CONTAINER SHIP

3.4.2.2.2.14 Chłodniowiec:

REEFER CARRIER

3.4.2.2.2.15 Bydłowiec:

LIVESTOCK CARRIER

3.4.2.2.2.16 Statek rybacki:

FISHING VESSEL

3.4.2.2.2.17 Holownik:

TUG

3.4.2.2.2.18 Statek obsługi:

SUPPLY VESSEL

3.4.2.2.2.19 Statek ratowniczy:

RESCUE VESSEL

3.4.2.2.2.20 Statek pożarniczy:

FIRE FIGHTING SHIP ...

(w miejsce kropek wpisuje się odpowiedni wyróżnik, tj. 1a, 1, 2 lub 3)

3.4.2.2.21 Statek do zwalczania rozlewów olejowych:

OIL RECOVERY VESSEL

3.4.2.2.22 Statek specjalistyczny:

SPECIAL PURPOSE SHIP

3.4.2.2.23 Żuraw pływający:

FLOATING CRANE

3.4.2.2.24 Pogłębiarka:

DREDGER

3.4.2.2.25 Szalanda:

HOPPER BARGE

3.4.2.2.26 Barka:

BARGE

3.4.2.2.27 Ponton:

PONTOON

3.4.2.2.28 Jednostka szybka:

HSC

3.4.2.2.29 Statek dowozowy:

CREW BOAT

Statek przeznaczony do przewozu personelu przemysłowego, spełniający wymagania równoważne z wymaganiami dla statku specjalistycznego, podane w poszczególnych częściach *Przepisów: Część II* – Tablica 22.3.3.1 oraz Tablica 22.3.4.1; *Część III* – Punkty 4.1.2, 5.2.1.1, 13; *Część IV* – Punkty 3.6, 5.3.5, Załącznik 3; *Część V* – Punkt 6.5; *Część VIII* – Punkt 22.6.

3.4.2.2.30 Statek do zwalczania zanieczyszczeń chemicznych:

CHEMICAL RECOVERY VESSEL

Uwaga:

Statek nieposiadający zbiorników ładunkowych i/lub ładowni do przewozu chemikaliów zebranych podczas zwalczania zanieczyszczeń chemicznych, otrzymuje w *Świadectwie klasy* warunek stały: „Statek nie posiada zbiorników ani ładowni do przewożenia zebranych chemikaliów”.

3.4.2.2.31 Statek do przewozu ładunków drobnicowych sporadycznie przewożący ładunki masowe:

DRY CARGO SHIP

3.4.2.3 Statek, który spełnia wymagania dla dwóch lub więcej typów statków, otrzymuje w symbolu klasy znak będący kombinacją poszczególnych znaków (np. **TUG/SUPPLY VESSEL**, **TUG/OIL RECOVERY SHIP**, **FERRY/PASSENGER SHIP**, **RO-RO/PASSENGER SHIP**, **ORE/BULK CARRIER**).

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

3.4.3 Znaki dodatkowe określające obligatoryjne wymagania lub ograniczenia wynikające z typu statku lub jego zdolności żeglugowych

3.4.3.1 Znak statku pasażerskiego odbywającego podróże krajowe

Statek pasażerski odbywający podróże krajowe otrzymuje w symbolu klasy jeden z niżej podanych znaków dodatkowych:

Class A – gdy statek odbywa podróże krajowe na obszarach morskich, inne niż podróże odbywane przez statek ze znakiem dodatkowym **Class B, C** lub **D**;

Class B – gdy statek odbywa podróże krajowe na obszarach morskich w ograniczonym rejonie żeglugi **III**;

Class C – gdy statek odbywa podróże krajowe na obszarach morskich, gdzie prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 2,5 m jest mniejsze niż 10% w okresie 1 roku przy żegludze całorocznej lub w określonych dla żeglugi porach roku (np. okresie letnim), przy spełnieniu następujących warunków:

- odległość od miejsca schronienia nie przekracza 15 mil morskich,
- odległość od linii brzegu morskiego nie przekracza 5 mil morskich.

Class D – gdy statek odbywa podróże krajowe na obszarach morskich, gdzie prawdopodobieństwo przekroczenia znaczącej wysokości fali równej 1,5 m jest mniejsze niż 10% w okresie 1 roku przy żegludze całorocznej lub w określonych dla żeglugi porach roku (np. okresie letnim), przy spełnieniu następujących warunków:

- odległość od miejsca schronienia nie przekracza 6 mil morskich,
- odległość od linii brzegu morskiego nie przekracza 3 mil morskich.

3.4.3.2 Znak ograniczenia ważności klasy

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

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

3.4.3.3 Znak rozszerzonego przeglądu kadłuba

Wszystkie masowce, zbiornikowce olejowe, chemikaliowce i statki kombinowane otrzymują w symbolu klasy znak:

ESP

oznaczający, że statek podlega rozszerzonym przeglądom kadłuba, na zasadach określonych w mających zastosowanie *Publikacjach: Nr 36/P – Przeglądy kadłuba zbiornikowców olejowych, Nr 58/P – Przeglądy kadłuba zbiornikowców olejowych o podwójnym kadłubie, Nr 39/P – Przeglądy kadłuba masowców, Nr 64/P – Przeglądy kadłuba masowców o podwójnych burtach oraz Nr 46/P – Przeglądy kadłuba chemikaliowców.*

3.4.3.4 Znaki ograniczenia rejonu żeglugi

3.4.3.4.1 Jeżeli statek został zbudowany z zastosowaniem ulg dla określonego rejonu żeglugi, przewidzianych w *Częściach: II – Kadłub, III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność i niezatapialność, V – Ochrona przeciwpożarowa oraz VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się znaki **I, II** lub **III**, które mają następujące znaczenie:

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

III – żegluga po morzach otwartych i zamkniętych w odległości nie większej niż 20 mil morskich od linii brzegu morskiego, w granicach określonych dla każdego przypadku w *Świadectwie klasy*.

3.4.3.4.2 Dla statków nieograniczonego rejonu żeglugi nie umieszcza się w symbolu klasy żadnego znaku rejonu żeglugi.

3.4.3.5 Znak niezatapialności statku pasażerskiego

Dodatkowy znak [P] w symbolu klasy statku pasażerskiego oraz dodatkowy znak [1] lub [2] w symbolu klasy istniejącego statku pasażerskiego oznaczają spełnienie przez statek 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 statek powinien zachować pływalność i stateczność awaryjną.

3.4.4 Znaki dodatkowe określające cechy konstrukcji lub przystosowania statku

3.4.4.1 Znaki niezatapialności

Jeżeli statek spełnia wymagania dotyczące niezatapialności, zawarte w *Częściach: III – Wyposażenie kadłubowe, IV – Stateczność i niezatapialność i VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, to w symbolu klasy umieszcza się jeden z następujących znaków, zależnie od typu statku lub stopnia zachowania pływalności i stateczności:

3.4.4.1.1 Zbiornikowiec olejowy (ropowiec, produktowiec A, produktowiec B):

[T]

3.4.4.1.2 Statek specjalistyczny:

[SP]

3.4.4.1.3 Chemikaliowiec:

[CH]

3.4.4.1.4 Gazowiec:

[G]

3.4.4.1.5 Statek zachowujący pływalność i stateczność awaryjną przy zalaniu 1 przedziału:

[1]

3.4.4.1.6 Statek zachowujący pływalność i stateczność awaryjną przy zalaniu 2 przyległych bezpośrednio przedziałów:

[2]

3.4.4.1.7 Statek towarowy, dla którego określono prawdopodobieństwo zachowania niezatapialności:

[s]

3.4.4.2 Znaki wzmocnień lodowych (klasa lodowa)

3.4.4.2.1 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku 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 żeglugi w ciężkich warunkach lodowych, bez asysty lodołamaczy, lub

L1

który oznacza możliwość żeglugi w ciężkich warunkach lodowych, w asyście lodołamaczy – jeżeli jest to konieczne.

3.4.4.2.2 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku 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 żeglugi w średnich warunkach lodowych, w asyście lodołamaczy – jeżeli jest to konieczne, lub

L3

który oznacza możliwość żeglugi w lekkich warunkach lodowych, w asyście lodołamaczy – jeżeli jest to konieczne.

3.4.4.2.3 Jeżeli wzmocnienia lodowe odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

(L4)

który oznacza możliwość samodzielnej dorywczej żeglugi w drobno pokruszonych lodach w przybrzeżnych rejonach mórz niearktycznych.

3.4.4.2.4 Jeżeli wzmocnienia lodowe odpowiadają właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

E

który oznacza możliwość samodzielnej żeglugi w pokrytych luźną krą rejonach ujść rzek i strefy przybrzeżnej.

3.4.4.2.5 Jeżeli wzmocnienia lodowe statku odpowiadają wymaganiom *Przepisów* obowiązujących przed dniem 1 grudnia 2004 r., to w symbolu klasy umieszcza się znak: **(L1A)**, **(L1)**, **(L2)**, **(L3)**.

3.4.4.2.6 Jeżeli statek nie posiada żadnych wzmocnień lodowych, to w symbolu klasy nie umieszcza się żadnego znaku klasy lodowej.

3.4.4.2.7 Maksymalne i minimalne zanurzenie dla klasy lodowej statku, na pionach dziobowym i rufowym oraz na owrężu, umieszczane są w *Świadectwie klasy*. Jeżeli letnia wodnica ładunkowa dla wody słodkiej w jakimkolwiek miejscu jest usytuowana powyżej UIWL (górną wodnicą dla żeglugi w lodzie), to na burtach statku, na owrężu, należy umieścić trójkąty ostrzegawcze oraz znaki maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia statku dla żeglugi w lodzie.

3.4.4.3 Znak wzmocnienia pokładu

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

SD

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

MD

3.4.4.4 Znak przystosowania statku do przewozu kontenerów na pokładzie

3.4.4.4.1 Statek inny niż kontenerowiec, spełniający odpowiednie wymagania dotyczące przewozu kontenerów na pokładzie, otrzymuje w symbolu klasy znak:

ACC (...)

W nawiasie umieszcza się obliczeniową liczbę kontenerów dwudziestostopowych.

3.4.4.5 Znak rozłożenia ładunku

3.4.4.5.1 Statek przystosowany do przewozu ładunków masowych i odpowiadający właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* otrzymuje w symbolu klasy znak:

HC/ALT – jeżeli ciężki ładunek masowy może być rozłożony nierównomiernie na długości statku;

HC/E – jeżeli co najmniej jedna z ładowni może być pusta przy załadowaniu statku do pełnej nośności.

3.4.4.5.2 Numery ładowni, które w związku ze znakiem **HC/E** mogą pozostać puste, podawane są w Załączniku do *Świadectwa klasy/Tymczasowego świadectwa klasy*.

3.4.4.6 Znak przystosowania do osiadania na dnie

Statek odpowiadający właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* otrzymuje w symbolu klasy znak:

LAL

oznaczający przystosowanie do osiadania na dnie podczas przeładunku.

3.4.4.7 Znak przystosowania do rozładunku chwytakami

Statek odpowiadający właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* otrzymuje w symbolu klasy znak:

CG

oznaczający przystosowanie do prac przeładunkowych chwytakami.

3.4.4.8 Znak przystosowania do cumowania w morzu

Statek odpowiadający właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* otrzymuje w symbolu klasy znak:

MS

oznaczający przystosowanie do cumowania w morzu do innych statków.

3.4.4.9 Znak ochrony przed korozją

Statek odpowiadający właściwym wymaganiom zawartym w *Części II – Kadłub* otrzymuje w symbolu klasy znak:

PAC

oznaczający zmniejszenie lub pominięcie naddatków korozyjnych.

3.4.4.10 Znak przystosowania do przeglądu na wodzie podwodnej części kadłuba

Statki spełniające wymagania zawarte w 5.5.3 otrzymują w symbolu klasy znak:

IWS

oznaczający przystosowanie statku do przeprowadzania na wodzie przeglądu podwodnej części kadłuba.

3.4.4.11 Znak balastu oddzielnego

Zbiornikowce olejowe i statki kombinowane, spełniające stosowne wymagania zawarte w *Części II – Kadłub*, otrzymują w symbolu klasy znak:

SBT

3.4.4.12 Znak instalacji mycia zbiorników ładunkowych ropą

Zbiornikowce olejowe i statki kombinowane, spełniające stosowne wymagania zawarte w *Części VI – Urządzenia maszynowe i urządzenia chłodnicze*, otrzymują w symbolu klasy znak:

COW

3.4.4.13 Znak ochronnego rozmieszczenia zbiorników balastu oddzielnego

Zbiornikowce olejowe, chemikaliowce i statki kombinowane, spełniające stosowne wymagania zawarte w *Części II – Kadłub*, otrzymują w symbolu klasy znak:

PLT

3.4.4.14 Znak instalacji gazu obojętnego

Zbiornikowce olejowe, chemikaliowce i statki kombinowane, spełniające stosowne wymagania zawarte w *Części V – Ochrona przeciwpożarowa*, otrzymują w symbolu klasy znak:

ING

3.4.4.15 Znak statku przeznaczonego do przewozu drewna

Statek przeznaczony lub przystosowany do przewozu drewna, spełniający stosowne wymagania zawarte w *Częściach: III – Wyposażenie kadłubowe* oraz *IV – Stateczność i niezatapialność*, otrzymuje w symbolu klasy znak:

TIMBER

3.4.4.16 Znak urządzeń i osprzętu połowowego

Statek rybacki, spełniający wymagania wydanych przez PRS przepisów dotyczących urządzeń połowowych, otrzymuje w symbolu klasy znak:

FE

3.4.4.17 Znak dla bezwachtowej pracy maszynowni, jednoosobowej obsługi mostka i systemów dynamicznego pozycjonowania

3.4.4.17.1 Jeżeli układy automatyki i urządzenia maszynowe statku spełniają stosowne wymagania określone w *Części VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, to w symbolu klasy umieszcza się znak:

AUT

Znak ten może być umieszczony w symbolu klasy tylko w takich przypadkach, gdy siłownia może pracować bez wachty co najmniej 8 godzin bez przerwy.

Oznacza to, że zakres automatyki urządzeń maszynowych umożliwia pracę tych urządzeń w tym czasie bez konieczności ich bezpośredniej obserwacji przez załogę.

3.4.4.17.2 Jeżeli układy automatyki statku spełniają wymagania *Części VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, dotyczące jednoosobowego prowadzenia wachty na mostku, to w symbolu klasy może być umieszczony znak:

NAV 1

3.4.4.17.3 Jeżeli układy automatyki i urządzenia maszynowe statku spełniają stosowne wymagania określone w *Części VIII – Instalacje elektryczne i systemy sterowania*, to w symbolu klasy umieszcza się jeden z następujących znaków:

DP 1 – nieutrzymanie pozycji statku może nastąpić w przypadku pojedynczego uszkodzenia – redundancja elementów aktywnych i pasywnych systemu napędowego nie jest wymagana.

Znak ten odpowiada wymaganiom klasy IMO 1.

DP 2 – pozycja statku zostanie utrzymana w przypadku pojedynczego uszkodzenia:

- w jakimkolwiek aktywnym elemencie składowym układu lub systemie napędowym – wymagana jest redundancja wszystkich aktywnych elementów systemu (zespoły prądotwórcze, pędniki, rozdzielanie energii w rozdzielnicach głównych, elementy wykonawcze zdalnego sterowania);
- w jakimkolwiek elemencie pasywnym, dla którego spełnienie wymagań PRS w zakresie zabezpieczenia przed uszkodzeniem nie zostało udokumentowane.

Znak ten odpowiada wymaganiom klasy IMO 2.

