

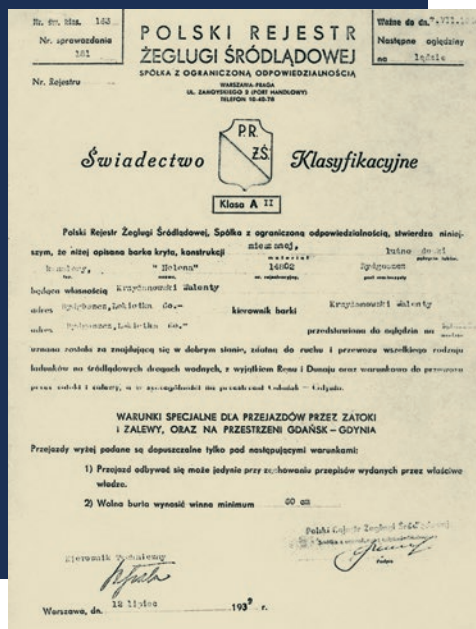
W tej części przedstawiamy istotne momenty w historii naszej firmy.

Choć niemal każdy dzień z 85 lat działalności przynosił pewne novum, to nie sposób umieścić wszystkiego w niniejszej publikacji. Wydarzenia, które tu publikujemy, miały znaczący wpływ na działalność i rozwój naszej instytucji. Nakreślone historie i zdarzenia pozwalają dostrzec dynamikę zmian oraz liczne wyzwania, z jakimi poradziłyśmy sobie na przestrzeni lat, realizując ciekawe i nierzadko innowacyjne projekty. Jest to też swojego rodzaju rys historyczny PRS w ciut innym ujęciu. Niniejszy rozdział pozwoli Państwu poznać bliżej naszą działalność, ocenić i docenić zdobyte kompetencje, osiągnięcia i miejsce, w jakim jesteśmy obecnie.

Zestawienie jest subiektywnym wyborem redaktorów publikacji. Wybranie najważniejszych tematów, z osiemdziesięcioletniej działalności było nie lada wyzwaniem. Wierzymy jednak, że zamieszczone treści dobrze odzwierciedlają doświadczenia zdobyte w naszej długiej historii.



ŹRÓDŁA
DUMY PRS



Pierwsze publikacje

W 1947 roku wydane zostały dwie pierwsze publikacje Polskiego Rejestru Statków. Opracowane zostały przez szczególnie zasłużonego dla polskiej klasyfikacji inżyniera – Aleksandra Potyrałę, a dotyczyły jednostek żegluga śródlądowej. Były to: *Przepisy klasyfikacji i budowy barek drewnianych* oraz *Przepisy klasyfikacji i budowy barek stalowych*. Rok później Jerzy Pacześniak opracował przepisy dla morskich statków rybackich.

Polskie statki pełnomorskie

Produkcja statków pełnomorskich rozpoczęła się w polskich stocznich w 1947 roku, kiedy Stocznia Gdańska uruchomiła budowę sześciu rudowęglowców typu B-30 (m.in. s/s „Soldek”). Dwa lata później Polski Rejestr Statków rozpoczął pierwsze nadzory klasyfikacyjne nad budową statków morskich. Były to trawler i lugotrawler. Natomiast pierwszym morskim statkiem w klasie PRS został w 1954 roku s/s „Kraków”. Była to jednostka, zbudowana w 1926 roku, która jako pierwsza przepłynęła w 1930 roku Kanał Sueski i weszła na Morze Czerwone.

Zawsze tam, gdzie potrzebny (obecność w Polsce i na świecie)

Wkrótce po formalnej reaktywacji przedwojennej spółki, PRS rozpoczął organizowanie sieci placówek, agencji i przedstawicielstw na terenie Polski. Jeszcze w 1947 roku uruchomione zostały placówki w Gdyni, Bydgoszczy i Szczecinie. Stopniowo, w miarę potrzeb i środków, powstawały kolejne filie. W 1957 roku było ich już 26. Lokalizacja oddziałów głównie w głębi kraju wynikała ze struktury zapotrzebowania na usługi nadzorcze – dużej liczby jednostek żegluga śródlądowej.

W latach 60. XX wieku, kiedy udało się uzyskać zgodę na udział PRS w nadzorach nad budową statków w krajach RWPG, powstały pierwsze zagraniczne przedstawicielstwa – w Warnie, Ruse, Burgas i Turnu Severin. Jednak do połowy lat 70. XX wieku PRS prowadził niewiele nadzorów w stocznich zagranicznych. Sytuacja zmieniła się wraz z rozpoczęciem budowy za granicą dużej liczby statków dla polskich armatorów, między innymi dla PŻM.

Wraz ze wzrostem polskiej floty budowanej na świecie, PRS uruchamiał kolejne placówki i przedstawicielstwa. Często były to oddziały tymczasowe powołane na czas budów, np. placówki

w Japonii, Szwecji, Finlandii, Kanadzie, Wietnamie, Chorwacji. Niektóre przedstawicielstwa PRS, z uwagi na potrzeby lokalne i perspektywy rozwoju usług w danym regionie, zostały w późniejszym czasie przekształcone w oddziały stałe – spółki ulokowane na prawie lokalnym. Tak stało się z przedstawicielstwem w Atenach, które w 1996 roku zostało zmienione na placówkę z siedzibą w Pireusie. Oddział obsługujący grecki rynek żeglugowy, wraz ze wzrostem tonażu, rozszerzył obszar działania o region Adriatyku, Włoch i Malty. W placówki przekształcono również przedstawicielstwa w Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie) i Szanghaju (Chiny). Inne filie, np. przedstawicielstwo w Rotterdamie i Madrycie funkcjonują nadal, zapewniając obsługę przeglądów i inspekcji z tych lokalizacji.

Spośród działających do dziś placówek warto wspomnieć te odgrywające ważną rolę w regionach, w których realizują usługi. Najstarszą, utworzoną na Litwie w 1994 roku, Placówkę Klajpeda, która obsługuje kraje nadbałtyckie oraz powstałą w 2004 roku placówkę w Egipcie, początkowo ulokowaną w Aleksandrii, a obecnie w Kairze.

Godne odnotowania jest ustanowienie przez PRS osobowości prawnej w Danii. Umożliwiło to uzyskanie w 2011 roku upoważnienia morskiej administracji duńskiej do działania w jej imieniu. Następnym tego było rozpoczęcie współpracy PRS z armatorami posiadającymi statki pływające pod banderą duńską.

Najmłodsza z działających placówek PRS mieści się w Stambule w Turcji. Jej powstanie miało miejsce w 2017 roku i od tego czasu poszerza się baza armatorów oraz innych klientów PRS w tym rejonie.

Polski Rejestr Statków rozwija usługi nie tylko poprzez własne komórki organizacyjne i inspektorów rozsianych po świecie, ale także dzięki agentom i przedstawicielom handlowym w wielu krajach. Od początku lat 90. ubiegłego stulecia działa agent PRS w Syrii (przez niemal 30 lat był nim M.K. Bader Chahout, a obecnie jest jego syn), który jest ważnym przyczółkiem PRS do prowadzenia działalności w krajach arabskich wschodniego rejonu Morza Śródziemnego.

Duże Holendry

W latach 1948-1949 w Holandii zbudowano dla Polski dziewięć holowników parowych 2 x 250 KM oraz 13 holowników 250 KM. Statki te, popularnie zwane „dużymi i małymi Holendrami”, powstały na podstawie dokumentacji klasyfikacyjnej zatwierdzonej przez PRS i były eksploatowane pod jego nadzorem.





Do Chin

30 lat po zaślubinach Polski z morzem, 1 lipca 1950 roku, wyruszył do Chin pierwszy statek w historii Polskiej Marynarki Handlowej. Jego całkowita odbudowa pod nadzorem PRS trwała cztery lata. Dzięki niej, zatopiony w 1944 roku statek, mógł otrzymać nową nazwę „Warta” i ruszyć dumnie na wschód.

Ratunek dla byłych oficerów Marynarki Wojennej i Handlowej

Za czasów kierowania Polskim Rejestrem Statków przez dwóch byłych członków „Alfy” – elitarnej tajnej organizacji Wydziału Marynarki Wojennej Komendy Głównej Armii Krajowej działającej w czasie okupacji: Aleksandra Potyrały i Mirosława Garnuszewskiego, PRS zapisał w swej historii piękną kartę.

W pierwszej połowie lat 50. XX wieku Polski Rejestr Statków przyjął pod swe skrzydła sporą liczbę marynarzy i oficerów floty handlowej oraz Polskiej Marynarki Wojennej, którzy mając za sobą piękną i ofiar-

ną służbę przed i podczas drugiej wojny światowej, zostali zmuszeni za niewłaściwy stosunek do rzeczywistości socjalistycznej do szukania pracy poza flotą handlową i często poza gospodarką morską. Całą historię można przeczytać w rozdziale „PRS we wspomnieniach pracowników”.



Wielka Wrocławka

W latach 1950-1951 Polski Rejestr Statków sprawował pieczę nad seryjną budową „Wielkich Wrocławek” – barek rzecznych o maksymalnych wymiarach pozwalających na przejsie śluz na Odrze. W kolejnych latach pod nadzorem PRS powstało 50 barek tego typu.

Nowe zasady

Mimo niekorzystnego trendu spadkowego sprawowanych nadzorów, niedługo po utworzeniu Morskiego Rejestru ZSRR, w 1951 roku, Polskiemu Rejestrowi Statków udało się wynegocjować nowe warunki funkcjonowania. Tym samym objął nadzorem krajową produkcję materiałów, maszyn i urządzeń przeznaczonych do budowy statków – większość z nich trafiała do ZSRR.

Kredyt zaufania

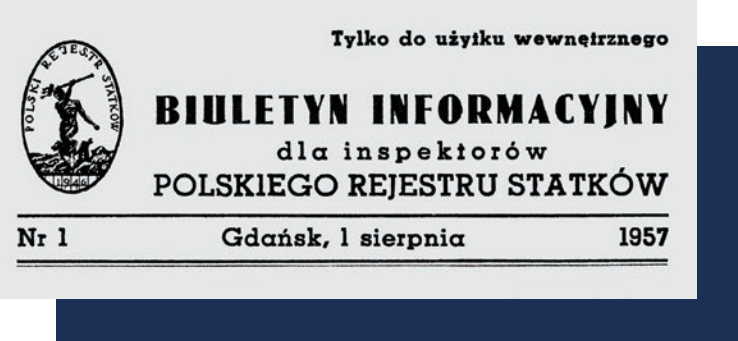
W drugiej połowie lat 50. XX wieku Polski Rejestr Statków zyskał zaufanie Polskich Linii Oceanicznych oraz Polskiej Żeglugi Morskiej, które zaczęły powierzać mu nadzór nad swoimi flotami, pozostającymi dotychczas pod nadzorem klasyfikacyjnym towarzystw zagranicznych.

Nauki z Oslo

W 1956 roku, w duchu międzynarodowej współpracy, kierownicy inspektoratów Kadłubowego i Maszynowego odbyli trzymiesięczny staż w centrali Det Norske Veritas. Wynikał on z potrzeby zacieśniania europejskich więzi. W roku poprzednim zawarto umowę o współpracy i wzajemnym zastępstwie z DNV. Nowa umowa rozszerzała uprawnienia do zatwierdzania materiałów, maszyn i urządzeń produkowanych w Polsce i przeznaczonych na statki budowane na klasę DNV w polskich stoczniach. Norweskie towarzystwo klasyfikacyjne wykazywało dużą życzliwość dla PRS i chętnie służyło swoim doświadczeniem. W 1969 roku do Oslo pojechała na praktyki kolejna delegacja.

Nowe obowiązki

W latach 50. XX wieku, Polski Rejestr Statków uzyskiwał coraz więcej obowiązków. W 1957 roku objął nadzorem, licznie budowane w polskich stoczniach, statki na klasę Rejestru ZSRR oraz przejął od niego prowadzenie nadzoru nad budową wszystkich pełnomorskich statków dla Polskich Linii Oceanicznych i częściowo dla ZSRR.



Biuletyn Informacyjny PRS

Ważną inicjatywą, której celem było bieżące i stałe informowanie załogi PRS, rozproszonej w Centrali oraz licznych placówkach i agencjach w całej Polsce i w świecie, było wydawanie *Biuletynu Informacyjnego PRS*. Pierwszy numer ukazał się z datą 1 sierpnia 1957 roku. Wydawany początkowo raz na pół roku, potem do 1967 roku cztery razy w roku i wreszcie od 1968 roku jako dwumiesięcznik, przekazywał najważniejsze informacje i zarządzenia, publikował artykuły z obszaru nadzoru klasyfikacyjnego i techniki okrętowej, informował o współpracy z najważniejszymi instytucjami świata żeglugi i okrętownictwa, takimi jak IMCO, następnie IMO oraz IACS. Relacjonował także udział firmy w konferencjach, sympozjach i targach. Był firmowym forum pracowników, zwłaszcza kadry technicznej, która komentowała nowe trendy i rozwiązania w technice okrętowej. Można było w nim znaleźć podsumowania działalności PRS za kolejne lata, wykazy norm stosowanych w pracy inspektorskiej, wykazy wydawanych przepisów i publikacji, często także artykuły z zakresu ogólnej problematyki morskiej. Publikowano także wspomnienia o zmarłych pracownikach i współpracownikach firmy. W ostatnich latach wydawania periodyku często pojawiały się materiały opracowane przez pionierów pozaokrętowe, czyli Pion Certyfikacji, Pion Nadzorów Przemysłowych. Nad zawartością *Biuletynu* czuwała Rada Programowa Wydawnictw PRS, której członkami byli przedstawiciele kierownictwa poszczególnych komórek. Warto przypomnieć nazwiska kolejnych szefów Rady Programowej: Roman Somnicki, Mieczysław Gąsiorowski, Józef Górny, Rajmund Rajf i wreszcie Marian Dudek.

Po roku 2000, gdy komunikacją społeczną zawładnęły media elektroniczne, papierowy *Biuletyn* stawał się powoli medium anachronicznym. Te same bieżące treści podawały publikatory dostępne elektronicznie na każde życzenie. W tej sytuacji podjęto decyzję najpierw o zaprzestaniu wydawania wersji papierowej (ostatni numer w grudniu 2006 roku), a wkrótce także i wersji elektronicznej *Biuletynu* (w kwietniu 2010 roku).

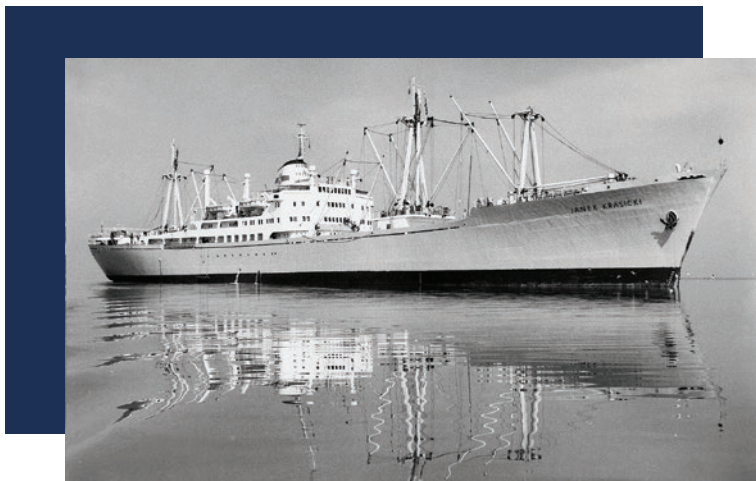
Łącznie w latach 1957-2010 wydano 281 numerów *Biuletynu Informacyjnego*. Są one teraz archiwum historii naszych działań, problemów technicznych z którymi załoga spotykała się w pracy, zapisem podejmowanych decyzji. Żadne badanie historii PRS nie mogłoby odbyć się bez wglądu w zestaw kolejnych roczników naszego firmowego periodyku.

Księga rejestru statków morskich

Na początku 1958 roku PRS, jako jedyny spośród towarzystw krajów bloku socjalistycznego, opublikował pierwsze wydanie *Księgi rejestru statków morskich*. Gromadziła ona informacje dotyczące polskich oraz zagranicznych statków klasyfikowanych przez PRS i inne instytucje klasyfikacyjne. Polsko-angielska publikacja – jako nowatorskie podejście marketingowe – umieszczała Polski Rejestr Statków na arenie międzynarodowej oraz przyczyniła się do wzrostu prestiżu towarzystwa.

Dziesięcioletnicy

Drobnicowiec B-54, nad którego produkcją objął nadzór PRS w 1958 roku, był największym statkiem budowanym w Polsce w tym czasie. Tak zwane dziesięcioletnicy były



produkowane kilkanaście lat i należały do najlepszych statków tego typu na świecie. Stanowiły wizytówkę polskiego przemysłu, który miał ponad 90% udziału w jego produkcji.

Rada Techniczna

Aby utrzymać stały kontakt z instytucjami naukowymi, przemysłem, armatorami i organami administracji morskiej i śródlądowej, Minister Żeglugi i Gospodarki Wodnej powołał w 1959 roku Radę Techniczną PRS. Na jej czele stanął prof. Lech Kobyliński. Nowe ciało konsultacyjno-doradcze wspierało działalność badawczo-rozwojową. Rada zaangażowała się we wszystkie wyzwania polskiego towarzystwa: tworzenie przepisów, koordynację prac ds. IMCO (obecnie IMO), przygotowywanie delegacji międzynarodowych oraz wydawanie opinii. Organ funkcjonuje do dziś i został mocno rozbudowany o nowe zespoły – obecnie liczy kilkudziesięciu członków. Nowe zespoły są powoływane wraz z potrzebą rozwijania nowych usług lub w związku z nowymi wyzwaniami płynącymi z gospodarki (np. Zespół Offshore i konstrukcje pływające czy Zespół ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków i poprawy efektywności energetycznej). Więcej o działalności Rady można przeczytać w rozdziale „PRS we wspomnieniach pracowników”.



Nowoczesne ratownictwo

W 1959 roku PRS otrzymał nadzór nad seryjną produkcją nowoczesnych typów środków ratunkowych – był to zwiastun światowych zmian w traktowaniu bezpieczeństwa. Takie środki ratunkowe jak dotąd nie były produkowane w Polsce. Należały do nich: łodzie, tratwy, pływaki wykonane z tworzyw sztucznych i aluminium, pneumatyczne tratwy ratunkowe oraz koła i pasy ratunkowe z polichlorku winylu. Każdy produkt spełniał światowe wymagania.

Złoty Wiek

Z początkiem lat 60. XX ubiegłego stulecia rozpoczął się „złoty wiek” polskiej gospodarki morskiej. W czasie gwałtownego rozwoju okrętownictwa, polska flota handlowa znalazła się na 20. miejscu w świecie pod względem wielkości tonażu, awansując o dziewięć miejsc w ciągu dziesięciu lat. Dla Polskiego Rejestru Statków był to czas intensywnego rozwoju i pracy. Dynamicznie zwiększyło się zaangażowanie w działalności w dziedzinie nadzoru nad budową i eksploatacją statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej. Zatrudnienie PRS w stocznich rzecznych wzrastało, rosła wielkość nadzorowanej floty śródlądowej.

Konferencja SOLAS

W 1960 roku polska delegacja uczestniczyła w Międzynarodowej Konferencji w Sprawie Bezpieczeństwa Życia na Morzu (SOLAS), gdzie miała okazję przedstawić swoje stanowisko oraz wyrazić opinię w związku ze zmianami w konwencji. Przewodniczącym jednego z ośmiu komitetów technicznych tej konferencji był ówczesny dyrektor naczelny PRS, Władysław Milewski.

Własne przepisy

W latach 1960-1961 PRS wydał 5 części własnych przepisów - *Przepisy klasyfikacji i budowy morskich statków stalowych*. Był to rezultat doświadczeń zebranych z pracy inspektorskiej i analiz przyczyn awarii i uszkodzeń na statkach i ich urządzeniach oraz wiedzy przejętej

od innych instytucji klasyfikacyjnych. W kolejnych latach opracowany został komplet przepisów budowy i klasyfikacji statków morskich i śródlądowych.

Niektóre przepisy PRS przygotował jako pierwszy wśród klasyfikatorów, jak np. przepisy budowy łodzi ratunkowych z laminatów poliestrowo-szkłanych, które opracował kmdr Marian Wojcieszek (1961) czy przepisy dot. urządzeń holowniczych na holownikach morskich opracowane przez inż. Jana Zadrożnego (1963), przepisy budowy stalowych doków pływających autorstwa inż. Zenona Kępińskiego (1965) oraz przepisy dot. urządzeń chłodniczych i zamrażalniczych na statkach rybackich i statkach-bazach, które przygotował inż. Jerzy Kotlarski (1966).

Własne przepisy PRS opracowuje po dzień dzisiejszy. Są to aktualizacje oraz nowe wymagania wynikające z rozwoju technologii i zmian w uwarunkowaniach żeglugi. Publikacje są udostępniane w języku polskim i angielskim nieodpłatnie poprzez stronę internetową PRS.

Narodowa instytucja klasyfikacyjna

Polski Rejestr Statków zyskał w 1961 roku status narodowej instytucji klasyfikacyjnej, kiedy Minister Żeglugi wydał zarządzenie o poddaniu statków eksploatowanych przez jednostki organizacyjne ministerstwa, nadzorowi klasyfikacyjnemu PRS. Rok później, kolejne rozporządzenie ustanowiło go organem uprawnionym do pomiaru morskich statków handlowych i do wystawiania świadectw pomiarowych w imieniu Polski. Takie uznanie niewątpliwie podniosło autorytet PRS i ułatwiło dalszy rozwój.

Wschód i zachód

Rok 1961 był szczególnie obfity w historyczne wydarzenia. Przedstawiciele rządów Bułgarii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR podpisali w Warszawie porozumienie o współpracy w dziedzinie nadzoru technicznego i klasyfikacji statków. Rezultatem porozumienia miała być ścisła kooperacja między Instytucjami Nadzoru Technicznego i Klasyfikacji Statków (INTK) tych państw. W ten sposób powstała pierwsza w świecie organizacja skupiająca instytucje klasyfikujące statki, której członkiem został Polski Rejestr Statków.

W tym samym roku PRS, jako pierwsze towarzystwo klasyfikacyjne, opracował przepisy budowy łodzi ratunkowych z la-



minatów poliestrowo-szkłanych, a z Kanady wróciła „Krynica” – pierwszy całkowicie spawany statek zbudowany w Stoczni Szczecińskiej (pod nadzorem PRS), wioząc, zwrócone Polsce przez władze Kanady, skarby wawelskie.

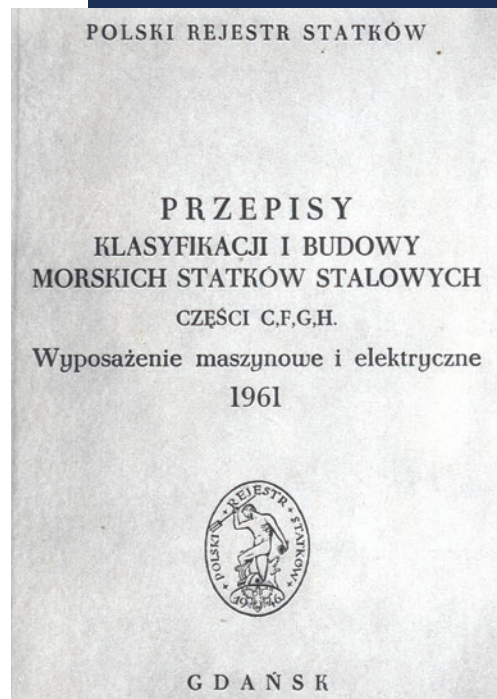
Stacja Badań Przyrządów Nawigacyjnych i Środków Ratunkowych – obecnie Laboratorium Badawcze PRS

Stacja powstała w pierwszej połowie lat 60. XX wieku, w odpowiedzi na potrzebę kontroli jakości sprzętu nawigacyjnego i ratunkowego. Pierwsza zbudowana stacja składała się z dwóch części – pomieszczenia do badań przyrządów nawi-

gacyjnych (poza kompasami) i środków ratunkowych oraz pomieszczenia do badań magnetycznych. W takiej formie Stacja działała do 1976 roku, kiedy została zlikwidowana. W 2005 roku stację reaktywowano, ograniczając zakres jej działań do badania środków ratunkowych.



Obecnie Laboratorium PRS jest jedynym w Polsce ośrodkiem prowadzącym badania środków ratunkowych oraz indywidualnych środków wypornościowych. W 2013 roku Laboratorium przeszło pozytywnie proces akredytacji Polskiego Centrum Akredytacji, otrzymując certyfikat na część badań przez nie wykonywanych, tj. badania palności konstrukcji okrętowych, takich jak: grodzie, okna, drzwi. W roku 2018 Laboratorium PRS zostało też wpisane na listę laboratoriów badawczych uznanych przez IMO.





ZRYW-1

W 1965 roku, pod nadzorem PRS, w Gdańskiej Stoczni Rzecznej powstał pierwszy polski wodolot, nazwany „Zryw-1”. Jego przeznaczeniem był transport 76 pasażerów. Dzięki silnikowi spaliniowemu M50F4 o mocy 1200 KM statek osiągał prędkość 35 węzłów, a jego aluminiowy kadłub zawierał dziesięć wodoszczelnych przedziałów. Projekt statku powstał jako efekt jednego z programów badawczych, przeprowadzanych pod kierunkiem prof. Lecha Kobylińskiego. Prace nad wodolotem trwały niemal 10 lat.

Wpływy

W latach 1955-1965 Polski Rejestr Statków zwiększył swój udział w nadzorze nad polską flotą morską w eksploatacji z 42 do 96% pojemności brutto. Było to skutkiem dobrej decyzji dotyczącej struktury nadzoru klasyfikacyjnego, realizacji planu rozbudowy polskiej floty oraz współpracy zagranicznej z Det Norske Veritas oraz Rejestrem ZSRR.

Międzyrządowa Organizacja Morska i Ośrodek ds. IMO przy PRS

Siedem lat po dołączeniu Polski do Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (IMCO), w 1967 roku, Minister Żegluga uhonorował PRS powierzeniem spraw związanych z przynależnością Polski do IMCO. PRS utworzył w swoich strukturach specjalny Ośrodek do spraw IMCO, który rozpoczął działalność w 1968 roku. 22 maja 1982 roku IMCO została przemianowana na Międzyrządową Organizację Morską (IMO). IMO zajmuje się w szczególności zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem na morzu oraz zapobieganiem zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki.

Obecnie Ośrodek ds. IMO składa się z dziesięciu sekcji specjalistycznych, będących odpowiednikiem poszczególnych Komitetów i Podkomitetów funkcjonujących w IMO, w skład których wchodzi przedstawiciele rządów, uczelni i przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Celem działania Ośrodka jest prowadzenie w Polsce spraw związanych z działalnością IMO i udziałem strony polskiej w pracach tej Organizacji. Ośrodek m.in.: przygotowuje dokumenty merytoryczne dla delegacji Polski na sesje organów IMO, informuje zainteresowane instytucje i jednostki organizacyjne o zagadnieniach rozpatrywanych przez IMO (w tym wprowadzanych przez IMO zmianach legislacyjnych), prowadzi bibliotekę oraz opracowuje opinie dotyczące konieczności wprowadzenia w życie uchwał i zaleceń IMO. Pracownicy PRS, w tym pracownicy Ośrodka ds. IMO, biorą udział w sesjach poszczególnych organów IMO w Londynie.

IACS

Z końcem lat 60. XX wieku PRS cieszył się dobrą opinią w międzynarodowym środowisku morskim. W 1970 roku został przyjęty do Międzynarodowego Stowarzyszenia Instytucji Klasyfikacyjnych (IACS). PRS od razu włączył się w pracę grup roboczych IACS, m.in. ds.: silników, wolnej burty, zbiorników ciśnieniowych i rurociągów, materiałów i spawania, kontenerów. W 1971 roku firma została wpisana do klauzuli Ubezpieczycieli Londyńskich, co oznaczało uznanie PRS jako towarzystwa, którego klasa i orzeczenia są wiarygodne dla ubezpieczycieli statków i ładunków.

Ogólnosiwiatowy boom w budownictwie okrętowym oraz przynależność do Stowarzyszenia IACS przyniosła, obok innych

korzyści, rozszerzenie współpracy w dziedzinie nadzoru nad budową statków z liczącymi się na świecie towarzystwami klasyfikacyjnymi.

W 1997 roku IACS czasowo zawiesił członkostwo PRS w Stowarzyszeniu z uwagi na naruszenia przy przejmowaniu statków od innego klasyfikatora (tzw. TOCA). PRS szybko podjął kroki naprawcze i już w 1998 roku odzyskał certyfikat zgodności systemu jakości z wymaganiami IACS, ale z uwagi na niespełnienie nowego kryterium wielkości nadzorowanej floty IACS zdecydował o przywróceniu PRS członkostwa jako członka stowarzyszonego.

W 2000 roku w wyniku katastrofy statku Leader L, który pływał w klasie PRS, IACS pozbawił towarzystwo członkostwa w Stowarzyszeniu. Mimo odwołania, decyzja została niezmieniona. Na przekór wykluczeniu z IACS, PRS poradził sobie na rynku klasyfikacji przez kolejne 11 lat rozwijając się i rozszerzając zakres działalności. W 2011 roku, w 75. rocznicę powstania instytucji, Polski Rejestr Statków został ponownie przyjęty w poczet członków IACS i pozostaje w Stowarzyszeniu do dziś.

Konteneryzacja przewozów

W latach 70. ubiegłego stulecia Polski Rejestr Statków zaangażował się w ministerialny program wdrożenia i rozwoju kontenerowego systemu transportowego. W 1972 roku opracowano pierwsze przepisy o kontenerach ładunkowych, a dwa lata później wydano pierwsze świadectwo uznania polskiego kontenera. Przepisy kontenerowe były w kolejnych latach modernizowane, aby na bieżąco reagować na pojawiające się wyzwania. Mimo że początki konteneryzacji sięgają 1955 roku, dopiero lata 70. XX wieku przyniosły branży intermodal dynamiczny rozwój. Z czasem PRS został specjalistą od odbioru kontenerów – ich liczba przekracza obecnie setki tysięcy sztuk, w tym kilkaset prototypów. Wśród klientów w tym obszarze są zarówno producenci polscy, jak i zagraniczni.

Zespół Nurków

W odpowiedzi na trudności armatorów związane z przeglądami podwodnej części kadłuba, w 1978 roku dyrektor naczelny PRS Henryk Cygan utworzył Zespół Rzeczoznawców Nurków. Tworzyło go ośmiu inspektorów posiadających kompetencje nurków zawodowych. Podwodne prace (początkowo głównie przeglądy kadłubów w portach Zatoki Gdańskiej) wspierane były przez Polskie Ratownictwo Okrętowe oraz Marynarkę Wo-

jenną. Do końca 2014 roku Zespół Nurków PRS przeprowadził prawie 6 tys. przeglądów jednostek pływających, z czego ponad połowę na jednostkach uprawiających żeglugę międzynarodową. Przeglądy te są kluczowym elementem nadzorów klasyfikacyjnych oraz pozaklasyfikacyjnych powierzanych PRS.

Zakres działalności Zespołu rozszerzał się z biegiem lat. Obecnie nurkowie, oprócz przeglądów jednostek pływających, wykonują również inspekcje obiektów hydrotechnicznych takich jak wieże wiertnicze, baseny portowe, kanały, śluzy oraz tamy (również za granicą). Członkowie Zespołu uczestniczą także w opiniowaniu przepisów dotyczących wykonywania prac podwodnych na terytorium Polski, a ich kompetencje są stale poszerzane poprzez szkolenia specjalistyczne. PRS był pierwszym towarzystwem klasyfikacyjnym wśród członków IACS, które stworzyło Zespół Nurków składający się z pracowników instytucji posiadających kompetencje inspektorskie.



WANG 2200

W roku 1974, z pomocą jednego z killunastu minikomputerów użytkowanych ówczśnie w kraju, maszyny cyfrowej WANG 2200, Polski Rejestr Statków wykonał zestawienie statystyczne statków morskich zbudowanych w polskich stocznjach dla armatorów zagranicznych. W 1985 roku PRS zrobił odważny krok technologiczny inwestując w minikomputer firmy WANG.

Wzajemne zastępstwo

W latach 1956-1980 Polski Rejestr Statków zawarł umowy o wzajemnym zastępstwie lub porozumienia o współpracy z szesnastoma towarzystwami klasyfikacyjnymi. Należały do nich m.in. Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, instytucje cieszące się tradycją klasyfikacyjną zapoczątkowaną nawet w połowie XVIII wieku.

Dzielenie się wiedzą

PRS od zawsze przykładą wielką wagę do kompetencji swojego zespołu. Są one bowiem kluczowym elementem właściwie realizowanych zadań inspektorów, ekspertów i audytorów. Wiedzą i doświadczeniem swojej kadry PRS dzieli się z pracownikami innych firm i instytucji już od wielu dziesięcioleci. Działalność szkoleniowa PRS została zapoczątkowana pod koniec lat 70. XX wieku. Wtedy zostało zorganizowane pierwsze szkolenie dotyczące nadzoru nad kontenerami w eksploatacji, w wyniku którego 33 osoby z Kolejowego Taboru Dozoru Technicznego uzyskały uprawnienie do nadzoru nad kontenerami w eksploatacji. Szkolenia dotyczące kontenerów pozostają do dziś jednym z najbardziej popularnych szkoleń wśród klientów PRS. Z czasem liczba szkoleń wzrastała, a ich tematyka ewoluowała zgodnie z sytuacją gospodarczą i potrzebami rynku. Obecnie Polski Rejestr Statków realizuje różnego rodzaju szkolenia z techniki i technologii, kursy w obszarze systemów zarządzania i wymagań prawnych UE, szkolenia dla armatorów oraz inne, indywidualnie dopasowane do potrzeb klientów.



Dar Młodzieży

Fregata „Dar Młodzieży” (typ B-95) powstała pod nadzorem PRS w 1982 roku. W tym samym roku statek wypłynął w dziewiczy rejs pod dowództwem kpt. Tadeusza Olechnowicza. Wystartował do regat z brytyjskiego Falmouth do Lizbony. Podczas wyścigu załoga zauważyła rakietę wzywającą pomocy. Był to niemiecki jacht „Peter von Danzig”, na którym jeden z żeglarzy doznał obrażeń w wyniku pożaru. Po zabranii poszkodowanego do szpitala, „Dar Młodzieży” ze stratą ponad czterech godzin włączył się ponownie do wyścigu. Brawurowo finiszował i pierwszy przekroczył linię mety, wyprzedzając o 14 minut i 18 sekund niemiecki bark „Gorch Fock”. Dowódca i załoga „Daru Młodzieży” otrzymali Nagrodę Fair Play Polskiego Komitetu Olimpijskiego.

Rozwój usług certyfikacji systemów jakości

Otrzymanie w 1994 roku akredytacji Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji do prowadzenia certyfikacji systemów jakości przyniosło duże zmiany w działalności PRS. Certyfikat upoważnił PRS, jako pierwszą w Pol-



sce akredytowaną jednostkę, do certyfikacji w obszarze norm serii ISO 9000. Utworzono Inspektorat Certyfikacji, z czasem przekształcony w pion odpowiedzialny za rozwój nowego i bardzo innowacyjnego, jak na tamte czasy, zadania – rozwinięcia działalności usługowej w zakresie certyfikacji systemów jakości (później zaczęto stosować nazwę: certyfikacja systemów zarządzania). Jeszcze w 1994 roku przeprowadzono pierwsze audyty i wręczono pierwsze certyfikaty klientom.

Pięć lat później akredytacja PRS obejmowała już 25 gałęzi produkcji i działalności, z których tylko jedna związana była z budową i remontami statków. PRS prowadził procesy certyfikacyjne w Polsce, Wielkiej Brytanii, Niemczech i USA. W roku 2000, w pierwszym rankingu jednostek certyfikacyjnych w Polsce, PRS zajął drugie miejsce. Działalność certyfikacyjna PRS nadal do brze się rozwija. Rozszerzany jest zakres kompetencji – obecnie to przeszło 20 programów certyfikacji.

Symulacje numeryczne

Jednym z celów prac naukowo-badawczych prowadzonych w PRS było i jest tworzenie numerycznych modeli oraz programów komputerowych służących do przeprowadzania potrzebnych analiz i symulacji ruchu statku, jego konstrukcji i wyposażenia w normalnych oraz ekstremalnych warunkach eksploatacyjnych. Od 1987 roku prowadzone były prace nad opracowaniem odpowiednich modeli fizycznych, matematycznych i numerycznych, które pozwoliły na prognozowanie zachowania statku na fali.

Napływ talentów

Niepewne czasy transformacji systemowej stawiały przed PRS nowe wyzwania. Spadek cen, niekorzystny upływ czasu oraz potrzeba oszczędności, wymagały kreatywnych działań. Przeciwności stały się okazją do rozwoju – nowe wymagania IACS przyczyniły się do wzrostu zatrudnienia. Tylko w 1996 roku do pracy w Polskim Rejestrze Statków przyjętych zostało 30 absolwentów wyższych uczelni, posiadających doświadczenie w przemyśle morskim.



Statki ratownicze typu SAR-1500

W latach 2000-2001 w Stoczni Damen w Gdyni, pod nadzorem PRS zbudowane zostały cztery morskie statki ratownicze typu SAR-1500. Do ich zadań należy poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków z wody i środków ratunkowych, udzielanie kwalifikowanej pomocy medycznej, transport poszkodowanych na ląd, gaszenie pożarów na statkach oraz holowanie ratownicze.

Dwa statki trafiły do Morskiego Oddziału Straży Granicznej (SG-211 i SG-212), kolejne dwa do Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa („Monsun” i „Wiatr”). Te nowoczesne jednostki, których zespół napędowy składa się z dwóch silników diesla i dwóch pędników strugowodnych, mogą rozwijać prędkość do 30 węzłów, a na pokładzie udzielić schronienia 75 rozbitkom. Dokumentację techniczną zespołu napędowego, przekazaną nieodpłatnie przez Królewski Holenderski Instytut Łodzi Ratunkowych, rozpatrywał i zatwierdzał PRS.



Nilowce

W 2001 roku PRS rozpoczął nadzory nad budową pięciu egipskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę na Nilu, zwanych nilowcami. Instytucja szukała nisz na rynku okrętowo-żeglugowym oraz rozszerzała zakres swoich kompetencji. Możliwości rozwoju dostrzegła w krajach arabskich i w rejonie Morza Śródziemnego. Jednym z wielu statków przebudowanych w tamtym czasie pod nadzorem PRS był luksusowy nilowiec „Misr”. Zbudowany w 1918 roku, jako holownik dla egipskiej floty królewskiej, 20 lat później został przekształcony w luksusowy jacht dla ostatniego monarchy Egiptu, króla Farouka. W 2002 roku pod nadzorem PRS rozpoczęła się jego przebudowa na pięciogwiazdkowy pływający hotel.

Kontradmirał Xawery Czernicki

W 2001 roku, w Stoczni Północnej w Gdańsku, zakończyła się budowa okrętu wsparcia logistycznego typu 130Z „Kontradmirał Xawery Czernicki” dla Marynarki Wojennej RP. Był to pierwszy okręt wojenny RP, którego budowa oprócz nadzoru służb technicznych Marynarki Wojennej objęta była również nadzorem klasyfikacyjnym i konwencyjnym PRS. Ten nowoczesny okręt wyposażony w polski system monitoringu i sterowania siłowni EMOS 2.0, który może operować na każdym akwenie naszego globu, stał się wizytówką możliwości polskiego przemysłu okrętowego.





Wręczenie certyfikatu systemu jakości dla Fundacji Rozwoju Kardiologii

Fundacja Rozwoju Kardiologii im. prof. Zbigniewa Religi otrzymała w 2001 roku certyfikat PRS. Uroczyste wręczenie dokumentu potwierdzającego prawidłowe funkcjonowanie w Fundacji systemu jakości zgodnego z ISO 9001 odbyło się w trakcie 10. koncertu „Serce za serce”, zorganizowanego w Domu Muzyki i Tańca w Zabrze. Koncert transmitowała telewizja, a konferansjerem była Grażyna Torbicka. Certyfikat wręczali ówczesny prezes PRS – Jan Jankowski oraz Dariusz Hejmej, audytor wiodący PRS, odpowiedzialny za pozyskanie organizacji, a odbierali – śp. profesor Zbigniew Religa oraz dyrektor Fundacji dr Jan Sarna. System zarządzania jakością Fundacji pozostaje certyfikowany przez PRS do dziś.

Dominacja w certyfikacji branży energetycznej i górnictwa

Już w 2002 roku został wydany pierwszy certyfikat PRS na zgodność z ISO 9001 w kopalniach węgla kamiennego. Pierwszym klientem była Rudzka Spółka Węglowa, która zarządzała kopalniami zlokalizowanymi w okolicach Rudy Śląskiej. PRS przeprowadził wówczas jedno z pierwszych w Polsce audytów w kopalniach węgla kamiennego. Rok później została rozpoczęta, trwająca wiele lat, współpraca z Katowickim Holdingem Węglowym, który zarządzał kopalniami zlokalizowanymi w okolicach

Katowic, Sosnowca i Mysłowic. Wśród kopalń certyfikowanych przez PRS było siedem kopalń węgla kamiennego, między innymi KWK Wujek. Kopalnie zamówiły wówczas certyfikaty ozdobne w kilku wersjach językowych, które zostały uroczysto wręczone w Teatrze Śląskim im. Stanisława Wyspiańskiego w Katowicach. Była to chyba najcięższa dostawa certyfikatów w historii PRS i duże wyzwanie na scenie w teatrze.

W 2013 roku PRS pozyskał do grona klientów Kompanię Węglową S.A., która wchłonęła spółki górnicze, w tym Rudzką Spółkę Węglową, a później uległa transformacji i została przekształcona w Polską Grupę Górniczą S.A. W 2018 roku PGG przejęła także Katowicki Holding Węglowy.

Kolejnym sukcesem było wejście w 2017 roku do Jastrzębskiej Spółki Węglowej, a w 2018 roku do Lubelskiego Węgla „Bogdanka”.

Od 2015 roku PRS certyfikuje także dwie największe kopalnie węgla brunatnego w Bełchatowie i Turowie, które należą do PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Obecnie PRS nadzoruje systemy zarządzania największych spółek górniczych.

PRS certyfikuje również elektrociepłownie zawodowe należące do PGE GiEK S.A., elektrociepłownie należące do PGE Energia Ciepła i wiele innych firm z branży energetycznej i ciepłowniczej, takich jak ENEA, PGNiG Termika Energetyka Przemysłowa S.A., TAMEH Polska Sp. z o.o., Dalkia Katowice, OPEC Gdynia, GPEC Gdańsk.

Pierwszym klientem z branży energetycznej, już w 2009 roku, był Zespół Elektrowni Wodnych Niedzica. W 2012 roku PRS przeprowadził weryfikację EMAS w Tauron Wytwarzanie Elektrociepłownia Bielsko Biała (NC-2000), a następnie w całej grupie Tauron Wytwarzanie S.A. rozszerzoną o certyfikację ZSZ.



Pomorska Nagroda Jakości i konferencje wyjazdowe

Pion Certyfikacji Polskiego Rejestru Statków dokłada wszelkich starań, aby pracownicy oraz partnerzy mogli pochwalić się szeroką wiedzą oraz umiejętnościami praktycznymi w zakresie jakości i opartego na niej zarządzania. Przykładem takich działań jest coroczny Konkurs o Pomorską Nagrodę Jakości, którego PRS jest współorganizatorem, oraz tradycja konferencji wyjazdowych, która narodziła się w 2002 roku i trwała nieprzerwanie przez 15 lat. Sercem tych kilkudniowych konferencji były szkolenia, obejmujące wykłady, warsztaty oraz ćwiczenia, umożliwiające swobodną wymianę doświadczeń związanych z problematyką systemów zarządzania. Ostatnie cztery konferencje odbyły się na czterech greckich wyspach: Korfu, Krecie, Rodos i Kos. W wyjazdach szkoleniowych uczestniczyło od kilkudziesięciu do kilkuset osób z całej Polski.

Symulatory siłowni okrętowej UNITEST

Nieodłącznym elementem kształcenia kadr morskich są symulatory. W 2003 roku ówczesny Inspektorat Elektryczny i Automatyki PRS przeprowadził procedurę uznania pakietu symulatorów siłowni okrętowej produkcji gdańskiej firmy



UNITEST. Ręczne symulatory spotkały się z dużym zainteresowaniem na świecie i zostały zainstalowane w wielu szkołach morskich, zagranicznych ośrodkach treningowych oraz innych instytucjach odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na morzu. Był to kolejny wyrób polskiego przemysłu morskiego, który stał się powodem dumy dla producenta, a dla PRS źródłem satysfakcji z udziału w jego stworzeniu.

AQAP

Od 2003 roku Polski Rejestr Statków posiada certyfikację systemu AQAP, umożliwiającą wykonywanie zleceń dla polskiej armii oraz NATO. W latach 2003-2004 PRS dokonał sprawdzenia zgodności infrastruktury technicznej lądowisk śmigłowców na okrętach MW RP z wymaganiami NATO. We współpracy z MW przeprowadził odpowiednie postępowanie certyfikacyjne na trzech okrętach, zakończone wydaniem świadectw zgodności z wymaganiami państwowymi i standardami NATO. Jednym z nich był okręt wsparcia logistycznego typu 130Z „Konradmistrz Xawery Czernicki”.

Rozwój naukowy kadry PRS

W latach 2003-2006 trzech pełnoetatowych pracowników Inspektoratu Kadłubowego obroniło tytuł doktora nauk technicznych na Politechnice Gdańskiej. Osoby te miały również możliwość uczestnictwa w pięciosemysemestrnym studium prowadzonym przez dr. hab. inż. Macieja Pawłowskiego, zorganizowanym przez PRS. Dzięki zdobytym kompetencjom PRS mógł rozwiązywać nietypowe problemy z zakresu hydromechaniki.

Nadzór nad budową pięciu Tłoczni Gazu Ziemnego na polskim odcinku gazociągu tranzytowego „Jamał-Europa Zachodnia”

Był to duży projekt dla PRS. Inspektorzy Pionu Nadzorów Przemysłowych byli zaangażowani w cały proces realizacji inwestycji – od rozpatrzenia dokumentacji technicznej mających powstać obiektów po wystawienie certyfikatów zgodności oraz certyfikatów bezpieczeństwa, służących inwestorowi do uzyskania zgody na dopuszczenie do eksploatacji pięciu Tłoczni Gazu Ziemnego na rurociągu tranzytowym biegnącym przez terytorium Polski. Nadzór PRS nad budową tłoczni trwał od 2004 do 2007 roku.

W kolejności od granicy wschodniej są to: Tłocznia i Pomiarownia gazu w Kondratkach, Tłocznia Gazu w Zambrowie i Ciechanowie, Tłocznia i Systemowa Stacja Redukcyjno-Pomiarowa we Włocławku i Tłocznia Gazu w Szamotułach.

W 2009 roku Pion wykonał też ocenę niezawodności i ryzyka eksploatacyjnego dla Systemu Gazociągów Tranzytowych EuRoPol GAZ na terytorium Polski wraz z oceną gospodarki częściami zamiennymi i zapasowymi w tym przedsiębiorstwie. Stosowane w programach PRS matematyczne metody ilościowej oceny ryzyka (Quantitative Risk Analysis) i niezawodności, umożliwiają zwiększenie bezpieczeństwa osób, infrastruktury i środowiska, zmniejszenie kosztów budowy i eksploatacji, optymalizację obsługi technicznej i procedur eksploatacyjnych. Dwa lata później PRS stworzył i wprowadził aplikację komputerową do planowania i ewidencji usług technicznych dla zespołu Tłoczni Gazu SGT EuRoPol GAZ.

Jednostka notyfikowana 1463

Polski Rejestr Statków nieustannie rozwija swoją działalność w obszarze certyfikacji wyrobów. W związku z przyjęciem Polski do grona członków Unii Europejskiej w 2004 roku, wdrożony został system jakości dla certyfikacji wyrobów, akredytowany przez Polskie Centrum Akredytacji. Kolejnym krokiem było uzyskanie autoryzacji odpowiednich polskich ministerstw, a następnie notyfikowanie PRS w Komisji Europejskiej, która nadała firmie jako jednostce notyfikowanej, numer identyfikacyjny 1463. PRS uzyskał notyfikację do prowadzenia oceny wyrobów na zgodność z dyrektywami i rozporządzeniami unijnymi.

Warto wspomnieć, że PRS jako jedyna polska jednostka notyfikowana, ocenia zgodność z wymaganiami dyrektywy 2013/53/UE (RCD) w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających. Polski Rejestr Statków jest też jedynym polskim podmiotem, który posiada autoryzację do oceny zgodności wyposażenia morskiego dla wszystkich jego rodzajów, określonych w odpowiednich przepisach UE.



Certyfikat nr NC-1000 dla Śląskiego Centrum Chorób Serca w Zabrzu

W 2005 roku Pion Certyfikacji PRS świętował pozyskanie tysięcznego klienta na certyfikację systemów zarządzania. Certyfikat nr NC-1000 przypadł Śląskiemu Centrum Chorób Serca w Zabrzu – szpitalowi, w którym dokonano pierwszej w Polsce transplantacji serca. Wręczenie miało miejsce na organizowanej tzw. „Białej niedzieli”, akcji edukacyjno-zdrowotnej dla mieszkańców Zabrze i okolic, której celem jest motywowanie do prowadzenia prozdrowotnego stylu życia oraz szeroko pojęta profilaktyka chorób układu krążenia i cukrzycy. Certyfikat wydany na zgodność z normą ISO 9001 z rąk ówczesnego dyrektora Pionu Certyfikacji PRS Bogdana Przybylskiego, odebrał osobiście szef Centrum – prof. Marian Zębala.

Od tamtej pory służba zdrowia, w tym szpitale i zakłady opieki zdrowotnej, stanowią znaczącą część organizacji certyfikowanych przez Polski Rejestr Statków.

Bursztynowa autostrada - A1

W latach 2005-2011 PRS wspólnie z firmą WS Atkins świadczył usługi jako niezależny inżynier przy budowie I i II etapu autostrady A-1. Były to odcinki: Rusocin-Nowe Marzy, Nowe Marzy-Czerniewice (razem 152 km). Zakres usług podstawowych obejmował między innymi monitorowanie postępu i opiniowanie prac nad projektem budowlanym i wykonawczym, kontrolę budowy, materiałów, wykonawstwa oraz jakości prac, monitorowanie postępu prac na budowie i skuteczności planu jakości, kontrolę i sporządzanie raportów z ukończenia poszczególnych etapów budowy.

Budowa kujawsko-pomorskiego odcinka A-1 była jednym z największych w tym czasie projektów drogowych Europy. Zakres inwestycji obejmował budowę nowego pasa autostrady od węzła Nowe Marzy do węzła Lubicz i przeprawy przez Wisłę w okolicach Grudziądz, a także modernizację częściowo wykonanego odcinka od węzła Lubicz do Czerniewic, wraz z dokończeniem budowy mostów przez Drwęcę oraz Wisłę koło Torunia.

US Coast Guard

W 2005 roku, US Coast Guard uznało Polski Rejestr Statków jako instytucję gotową do prowadzenia działalności na terenie USA. To uznanie było niezbędne do wykonywania czynności nadzorczych w portach amerykańskich, niezależnie od bandery i klasy statku. Ten ważny gest instytucji rządowej USA wzmocnił pozycję PRS na rynku żegludowym.

Projekt HISMAR

Oprócz prac badawczych związanych z działalnością klasyfikacyjną, PRS uczestniczył w realizacji wielu projektów unijnych, takich jak BSR InnoShip, Kapitał ludzki, Dok ekologiczny, SAFERELNET, Korozja oraz HISMAR. Prace naukowo-badawcze w ramach projektu HISMAR, Polski Rejestr Statków rozpoczął w listopadzie 2005 roku. Celem projektu było opracowanie uniwersalnej platformy do inspekcji i napraw podwodnej części kadłuba statku, wyposażonej w zaawansowany system nawigacji, wykorzystującej układ czujników magnetycznych (działających w oparciu o zjawisko Halla) oraz układ czujników optycznych. Platforma może mocować się do kadłuba przy pomocy elektromagnesów, a w połączeniu z inteligentnymi i uczącymi się układami czujników, możliwe jest stworzenie „mapy kadłuba” czytanej do pamięci urządzeń kontrolno-sterujących platformy.



Uznanie Unii Europejskiej

W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, Polski Rejestr Statków poddany został audytowi, którego celem miała być ocena zgodności jego działań z dyrektywą 94/57/WE. Przeprowadziło go czterech audytorów Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz obserwator z ramienia Komisji Europejskiej. 29 września 2006 roku Komisja Europejska podjęła decyzję o uznaniu PRS na zgodność z wymaganiami ww. dyrektywy. To wydarzenie odegrało ważną rolę w historii firmy – wprowadziło ją do grona 13 uznanych instytucji klasyfikacyjnych i zwiększyło możliwości rozwoju.

StabPRS

W roku 2006 w PRS opracowano program komputerowy StabPRS, umożliwiający m.in. łatwe i szybkie obliczenie parametrów statecznościowych oraz wytrzymałościowych dla dowolnych eksploatacyjnych stanów załadowania statków, zadawanych przez oficerów pokładowych w stanach nieuszkodzonym i uszkodzonym. Kalkula-

tor ładunkowy StabPRS opracowywany jest indywidualnie dla każdego statku. W przeciągu kilkunastu lat PRS przygotował już kilkadziesiąt programów na zlecenie armatorów dla różnego typu statków, między innymi dla masowców, drobnicowców, zbiornikowców, kontenerowców, statków typu ro-pax i opracowuje kolejne. Programy StabPRS są przygotowane w taki sposób, aby uzyskać w towarzystwie klasyfikacyjnym nadzorującym daną jednostkę świadectwo uznania – do tej pory w DNV, GL, CCS i NK. Program StabPRS został wyróżniony w 2009 roku Srebrną Kotwicą w kategorii „produkt morski” podczas targów BALTEXPO.

Kryta pływalnia w Gdyni

PRS prowadził nadzór nad budową krytej pływalni przy Zespole Szkół nr 7 w Gdyni w latach 2006-2008. Projekt został zrealizowany w ciągu 17 miesięcy, jako I etap realizacji zespołu sportowego składającego się z basenu oraz hali sportowej, która w przyszłości będzie wybudowana nad częścią basenową. Pływalnia ma sześciotorową nieckę o wymiarach 25,00 x 12,50 m, głębokości 1,35-1,80 m oraz trybunę na 68 miejsc. Budowa została nagrodzona nagrodą III stopnia w Konkursie PZITB (Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa) jako Budowa Roku 2008 w grupie obiektów szkolnych i sportowych.



Nadzory techniczne nad pomostami oraz obiektami pływającymi bez napędu

Pomosty i obiekty pływające bez napędu są to urządzenia wodne stabilizowane/unieruchamiane do dna i/lub brzegu (nabrzeża) poprzez kotwiczenie lub cumowanie. Pod względem użytkowym są to obiekty o przeznaczeniu na cele rekreacyjne, gastronomiczne, mieszkalne, hotelowe, np. hotel na wodzie w Krakowie, Przystań Policji Sienna Grobla w Gdańsku.

PRS prowadzi nadzory techniczne nad ww. obiektami pływającymi bez napędu. Po zatwierdzeniu dokumentacji i przeprowadzeniu odbioru technicznego wystawiane jest „Orzeczenie techniczne o zdatności do pływania”. Nadzór techniczny PRS wykonywany jest na podstawie wymagań określonych w Polskich Normach (zgodnych z EN), Przepisach PRS dotyczących wymienionych obiektów oraz decyzjach i uzgodnieniach wydanych przez władze administracji terenowej.

Pierwsze nadzory przeprowadzone przez PRS nad obiektami pływającymi bez napędu miały miejsce w 2006 roku. Wśród dotychczasowych zleceń był między innymi nadzór nad budową pływającej restauracji przy Hotelu Tumskim na rzece Odrze we Wrocławiu. Na kadłubie obiektu pływającego została zbudowana trzypoziomowa konstrukcja restauracji. Restauracja została przymocowana do trzech dalb w sposób, który zapewnił bezobsługowe utrzymanie obiektu przy różnych poziomach wody. Zadanie rozpoczęło się w marcu 2010 roku rozpatrzeniem dokumentacji technicznej obiektu pływającego, natomiast zostało zakończone wydaniem „Orzeczenia” w sierpniu kolejnego roku.



Podstawa gospodarki

Nieustanne dążenie PRS do wywiązywania się z przypisanego towarzystwu klasyfikacyjnemu zadania rozwijania technicznych standardów bezpieczeństwa statków, bez względu na warunki geopolityczne i sytuację finansową, skutkuje umacnianiem się dobrej reputacji organizacji. W roku 2007 PRS znalazł się na liście Rady Ministrów przedsiębiorstw państwowych oraz jednoosobowych spółek Skarbu Państwa o szczególnym znaczeniu dla gospodarki państwa.

Lodołamacz „Kuna”

Lodołamacz „Kuna” to najstarsza pływająca tego typu jednostka na świecie, która pod nadzorem PRS zyskała nowe życie. Statek oryginalnie powstał w 1884 roku i w swojej historii pięciokrotnie zmieniał banderę. Od 1965 roku był wycofany z eksploatacji i oczekiwał na złomowanie (blisko 20 lat przeleżał pod wodą), aż w 1998 roku starania o jego rewitalizację podjęła grupa entuzjastów. W 2007 roku został dopuszczony do ruchu na śródlądowych drogach wodnych. „Kuna” służy obecnie jako statek muzealno-szkoleniowy.

