



PRZEPISY
PUBLIKACJA 91/P

ŚRÓDLADOWE ZAGŁOWE STATKI PASAŻERSKIE

maj
2010

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

GDAŃSK

Publikacja 91/P – Śródlądowe żaglowe statki pasażerskie – maj 2010 stanowi rozszerzenie wymagań *Części I – Zasady klasyfikacji, Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych* oraz wszystkich innych Przepisów, w których jest przywołana.

Publikacja ta została zatwierdzona przez Zarząd PRS S.A. w dniu 19 maja 2010 r. i wchodzi w życie z dniem 26 maja 2010 r.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2010

PRS/RP, 04/2024

SPIS TREŚCI

	Str.
1 Postanowienia ogólne	5
1.1 Zakres zastosowania	5
1.2 Definicje	5
1.3 Zakres nadzoru	5
2 Kadłub	5
2.1 Wymagania ogólne	5
3 Wyposażenie kadłubowe	6
3.1 Wymagania ogólne	6
3.2 Maszty	6
4 Stateczność i niezatapialność	14
4.1 Stateczność, niezatapialność i wolna burta	14
5 Ochrona przeciwpożarowa	14
5.1 Wymagania ogólne	14
6 Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów	14
6.1 Wymagania ogólne	14
7 Urządzenia elektryczne i automatyka	15
7.1 Wymagania ogólne	15

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 Wymagania *Publikacji 91/P – Śródlądowe żaglowe statki pasażerskie* (określonej dalej jako niniejsza *Publikacja*) mają zastosowanie do śródlądowych żaglowych statków pasażerskich. Za śródlądowy żaglowy statek pasażerski uważa się statek wycieczkowy lub kabinowy zbudowany lub przystosowany do przewozu więcej niż 12 pasażerów, przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi śródlądowej, zbudowany i przystosowany do poruszania się także za pomocą żagli.

1.2 Definicje

Definicje dotyczące ogólnej terminologii stosowanej w niniejszej *Publikacji* zawarte są w *Przepisach klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część I – Zasady klasyfikacji*. Dla potrzeb niniejszej *Publikacji* wprowadza się dodatkowo następujące definicje:

- .1 *Statek wycieczkowy* – statek pasażerski bez sypialnych kabin pasażerskich;
- .2 *Statek kabinowy* – statek pasażerski z sypialnymi kabinami pasażerskimi;
- .3 *Pozostała wysokość bezpieczna* – pionowa odległość, mierzona gdy statek jest w przechyle, pomiędzy lustrem wody a najniższym punktem zanurzonej burty, powyżej którego statek nie jest już uważany za wodoszczelny;
- .4 *Pozostała wolna burta* – w przechyle statku pionowa odległość pomiędzy lustrem wody a górną krawędzią pokładu w najniższym punkcie zanurzonej burty lub, gdy nie ma pokładu, w najniższym punkcie górnej krawędzi stałej burty statku;
- .5 *Długość całkowita, L_{oa}* – maksymalna długość jednostki w [m] wraz ze wszystkimi stałymi urządzeniami, takimi jak części układu sterowniczego i napędowego, urządzenia mechaniczne i tym podobne;
- .6 *Długość na wodnicy pływania, L_{WL}* – maksymalna długość kadłuba w [m], mierzona w płaszczyźnie wodnicy największego zanurzenia;
- .7 *Płaszczyzna wodnicy maksymalnego zanurzenia* – płaszczyzna wodnicowa odpowiadająca maksymalnemu zanurzeniu, przy którym statek ma zezwolenie na uprawianie żeglugi.

1.3 Zakres nadzoru

1.3.1 Poza wymaganą dokumentacją statku, wymienioną w poszczególnych częściach *Przepisów*, należy przedstawić Centrali PRS, do rozpatrzenia i zatwierdzenia, następującą dokumentację dotyczącą masztów i ożaglowania statku (w 3 egzemplarzach):

- plan ożaglowania z podaniem geometrycznego środka powierzchni żagli i środka bocznego oporu kadłuba statku,
- plan masztów i olinowania stałego z podaniem łączników olinowania,
- rysunek masztów z okuciami,
- rysunek salingów, bomów i innych drzewc,
- obliczenia masztów i olinowania,
- rysunki zamocowania masztów oraz sztagów i podwiewi burtowych do konstrukcji kadłuba.

2 KADŁUB

2.1 Wymagania ogólne

2.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część II – Kadłub*.

3 WYPOSAŻENIE KADŁUBOWE

3.1 Wymagania ogólne

3.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część III – Wyposażenie kadłubowe*.

3.1.2 W odniesieniu do żaglowych statków pasażerskich o $L_{WL} \leq 45$ m i maksymalnej dopuszczalnej liczbie pasażerów¹ nieprzekraczającej L_{WL} wyrażonej w pełnych metrach, zastosowanie mają następujące postanowienia:

- .1 kotwice mogą wystawać poza poszycie kadłuba, pod warunkiem że są one umieszczone w kluzach kotwicznych;
- .2 statek powinien być wyposażony w schodnię o szerokości co najmniej 0,40 m, której krawędzie są zaznaczone jasnymi pasami. Schodnia ta musi mieć barierkę.

3.1.3 W drodze odstępstwa całe urządzenie sterowe musi być dostosowane do stałych przechyłów statku aż do 20° oraz temperatur otoczenia od -20°C do +50°C.

3.1.4 W drodze odstępstwa, w przypadku żaglowych statków pasażerskich o długości całkowitej nieprzekraczającej 25 m, komisja inspekcyjna ds. statków żaglowych może dopuścić:

- aby korytarz łączący posiadał wolną szerokość mniejszą niż 0,8 m; wymiar ten nie może być jednak mniejszy niż 0,6 m.
- aby schody i podesty w strefie pasażerskiej posiadały wolną szerokość mniejszą niż 0,8 m; wymiar ten nie może być jednak mniejszy niż 0,6 m.

3.1.5 W drodze odstępstwa w szczególnych przypadkach, gdy jest to niezbędne do obsługi ożaglowania, komisja inspekcyjna może dopuścić zastosowanie demontowalnych relingów w częściach pokładu przeznaczonych dla pasażerów.

3.1.6 Jeżeli w przypadku płynięcia pod żaglami śruba może się swobodnie obracać, należy chronić wszystkie elementy układu napędowego narażone na uszkodzenia.

3.1.7 Statki pasażerskie o długości nieprzekraczającej 45 m i mające zezwolenie na transport liczby pasażerów odpowiadającej długości statku wyrażonej w metrach, mogą być wyposażone, w rejonie dla pasażerów, w ręcznie uruchamiane drzwi bez zdalnego sterowania w grodziach wodoszczelnych, branych pod uwagę przy obliczaniu stateczności awaryjnej, w przypadku gdy dolna krawędź otworu drzwiowego leży co najmniej 0,2 m nad podłogą rejonu dla pasażerów. Po otwarciu, drzwi powinny się samoczynnie zamykać i ryglować.

3.2 Maszty

3.2.1 Olinowanie

- .1 Elementy olinowania powinny być rozmieszczone w taki sposób, by uniknąć niedopuszczalnego tarcia.
- .2 W przypadku zastosowania materiału innego niż drewno lub nietypowego olinowania, zastosowana konstrukcja musi gwarantować spełnienie wymogów bezpieczeństwa dla wymiarów i wytrzymałości określonych w niniejszym rozdziale. Jako dowód na spełnienie wymagań dotyczących wytrzymałości należy:

¹ W drodze odstępstwa liczba pasażerów może być zwiększona do 1,5-krotności L_{WL} wyrażonego w pełnych metrach, jeśli pozwalają na to ożaglowanie oraz wyposażenie pokładu.

- a) przeprowadzić obliczenia wytrzymałości; lub
- b) uzyskać od zatwierdzonej instytucji klasyfikacyjnej potwierdzenie, że wytrzymałość jest wystarczająca; lub
- c) przeprowadzić wymiarowanie na podstawie uznanych wzorców (np. Middendorf, Kusk-Jensen).

Dowód na spełnienie wymagań należy przedstawić komisji inspekcyjnej.

3.2.2 Maszty i drzewca – wymagania ogólne

- .1 Wszystkie drzewca muszą być wykonane z materiałów wysokiej jakości.
- .2 Drewno przeznaczone na maszty powinno:
 - a) być wolne od skupień sęków,
 - b) być wolne od bielu w wymaganym zakresie wymiarowym,
 - c) na ile to możliwe, mieć wzdłużny układ włókien,
 - d) być jak najprostsze.
- .3 W przypadku zastosowania sosny smołowej lub daglezji zielonej o jakości „clear and better” średnice podane w tabelach 3.2.3 ÷ 3.2.8 mogą być zmniejszone o 5%.
- .4 Jeżeli do budowy masztów, steng masztów, noków rei, bomów i bukszprytów użyto drewna o przekroju poprzecznym innym niż kołowy, elementy te powinny mieć równoważną wytrzymałość mechaniczną.
- .5 Pięta masztu, kolumna masztu i elementy mocujące na pokładzie, wręgach i stewie powinny być tak wykonane, aby były w stanie albo same przejąć siły, na które są wystawione, albo przenieść je na inne połączone elementy konstrukcji.
- .6 W zależności od stateczności statku i sił zewnętrznych, którym jest on poddany, a także od rozmieszczenia dostępnej powierzchni żagla, komisja inspekcyjna może w uzasadnionych przypadkach dopuścić zmniejszenie przekrojów drzewc olinowania w stosunku do wymiarów określonych w 3.2.3 ÷ 3.2.8. W takim przypadku należy przedstawić dowód zgodnie z 3.2.1.2.
- .7 W przypadkach gdy okres kołysań statku wyrażony w sekundach jest mniejszy niż trzy czwarte jego szerokości wyrażonej w metrach, wymiary określone w 3.2.3 ÷ 3.2.8 muszą być zwiększone. W takim przypadku należy przedstawić dowód zgodnie z 3.2.1.2.
- .8 W tabelach 3.2.3. ÷ 3.2.8 oraz 3.2.10 należy interpolować ewentualne wartości pośrednie.

3.2.3 Maszty – wymagania specjalne

- .1 Drewniane maszty powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.3):

Tabela 3.2.3

Długość (*) [m]	Średnica przy pokładzie [cm]	Średnica przy salingu [cm]	Średnica przy dybach masztu [cm]
10	20	17	15
11	22	17	15
12	24	19	17
13	26	21	18
14	28	23	19
15	30	25	21
16	32	26	22
17	34	28	23

Długość (*) [m]	Średnica przy pokładzie [cm]	Średnica przy salingu [cm]	Średnica przy dybach masztu [cm]
18	36	29	24
19	39	31	25
20	41	33	26
21	43	34	28
22	44	35	29
23	46	37	30
24	49	39	32
25	51	41	33

(*) Odległość od salingu do pokładu

- .2 W przypadku gdy maszt ma dwie reje, średnice powinny być powiększone o co najmniej 10%.
- .3 W przypadku gdy maszt ma więcej niż dwie reje, średnice powinny być powiększone o co najmniej 15%.
- .4 W przypadku masztów przechodzących przez pokład, średnica piąty masztu powinna wynosić co najmniej 75% średnicy masztu na poziomie pokładu.
- .5 Okucia masztu, obręcze masztowe, salingi i dyby masztu powinny być wystarczająco mocne, jeśli idzie o wymiary i zamocowanie.

3.2.4 Stengi masztów - wymagania specjalne

- .1 Drewniane stengi masztów powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.4):

Tabela 3.2.4

Długość (*) [m]	Średnica przy pięcie [cm]	Średnica w połowie długości [cm]	Średnica przy okuciu (**) [cm]
4	8	7	6
5	10	9	7
6	13	11	8
7	14	13	10
8	16	15	11
9	18	16	13
10	20	18	15
11	23	20	16
12	25	22	17
13	26	24	18
14	28	25	20
15	31	27	21

(*) Całkowita długość stengi, bez topu
(**) Średnica stengi na poziomie okucia topowego

- .2 W przypadku montażu do stengi żagli rejowych należy zwiększyć wymiary przedstawione w tabeli 3.2.4 o 10%.

- .3 Połączenie między stengą a kolumną masztu powinno obejmować długość wynoszącą minimum 10-krotność wymaganej średnicy pięty stengi.

3.2.5 Bukszpryty – wymagania specjalne

- .1 Drewniane bukszpryty powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.5):

Tabela 3.2.5

Długość (*) [m]	Średnica przy dziobnicy [cm]	Średnica w połowie długości [cm]
4	14,5	12,5
5	18	16
6	22	19
7	25	23
8	29	25
9	32	29
10	36	32
11	39	35
12	43	39

(*) Całkowita długość bukszprytu

- .2 Część bukszprytu znajdująca się pod pokładem powinna mieć długość równą co najmniej czterem średnicom bukszprytu przy dziobnicy.
.3 Średnica bukszprytu przy jego noku powinna wynosić co najmniej 60% jego średnicy przy dziobnicy.

3.2.6 Bomstengi – wymagania specjalne

- .1 Drewniane bomstengi powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.6):

Tabela 3.2.6

Długość (*) [m]	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Średnica przy stewie [cm]	7	10	14	17	21	24	28	31	35

(*) Całkowita długość bomstengi

- .2 Średnica bomstengi przy noku powinna wynosić co najmniej 60% jej średnicy przy stewie.

3.2.7 Bomy grota – wymagania specjalne

- .1 Drewniane bomy grota powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.7):

Tabela 3.2.7

Długość (*) [m]	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Średnica [cm]	14	15	16	17	18	20	21	23	24	25	26	27

(*) Całkowita długość bomu grota

- .2 Średnica przy sworzniu zwrotnicy powinna wynosić co najmniej 72% średnicy wyspecyfikowanej w tabeli 3.2.7.
- .3 Średnica przy rogu szotowym powinna wynosić co najmniej 85% średnicy wyspecyfikowanej w tabeli 3.2.7.
- .4 Największa średnica powinna przypadać w dwóch trzecich długości, mierząc od masztu.
- .5 W przypadku:
 - a) gdy kąt pomiędzy głównym bomem a likiem wolnym żagla jest mniejszy niż 65°, a szot grota jest zamocowany do noku bomu; lub
 - b) gdy punkt przyłożenia szotu nie jest w jednej linii z rogiem szotowym; komisja inspekcyjna może zażądać zwiększenia średnicy, zgodnie z 3.2.1.2.
- .6 W przypadku gdy powierzchnia żagla jest mniejsza niż 50 m², komisja inspekcyjna ma prawo dopuścić wymiary mniejsze od podanych w tabeli 3.2.7.

3.2.8 Gafle – wymagania specjalne

- .1 Drewniane gafle powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.8):

Tabela 3.2.8

Długość (*) [m]	4	5	6	7	8	9	10
Średnica [cm]	10	12	14	16	17	18	20
(*) Całkowita długość gafla							

- .2 Długość niepodpartej części gafla nie może być większa niż 75% długości całkowitej.
- .3 Wytrzymałość na zerwanie wieloramiennika powinna być co najmniej 1,2 razy większa od wytrzymałości na zerwanie pikfału.
- .4 Kąt wierzchołka wieloramiennika może wynosić najwyżej 60°.
- .5 W przypadku gdy na zasadzie odstępstwa od wymagań w 3.2.8.4 kąt wierzchołka wieloramiennika wynosi więcej niż 60°, wytrzymałość na zerwanie musi być dopasowana do sił, które mogą w takim wypadku wystąpić.
- .6 W przypadku gdy powierzchnia żagla jest mniejsza niż 50 m², komisja inspekcyjna ma prawo dopuścić wymiary mniejsze od podanych w tabeli 3.2.8.

3.2.9 Wymagania ogólne dla olinowania stałego i ruchomego

- .1 Olinowanie stałe i ruchome powinno spełniać wymagania dotyczące wytrzymałości mechanicznej, zgodnie z 3.2.10 i 3.2.11.
- .2 Połączenia lin stalowych mogą być realizowane w postaci:
 - a) splotów,
 - b) tulei zaciskowych, lub
 - c) tulei uszczelniających.
 Wykonane sploty muszą być obwiązane, a końcówki opracowane.
- .3 Każde oko liny powinno być wyposażone w kauszę.
- .4 Liny powinny być prowadzone w taki sposób, aby nie utrudniały korzystania z wejść i zejść.

3.2.10 Olinowanie stałe – wymagania szczegółowe

- .1 Forsztagi i fokwenty powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.10-1):

Tabela 3.2.10-1

Wysokość masztu (*) [m]	11	12	13	14	15	16	17	18
Wytrzymałość na zerwanie forsztagu [kN]	160	172	185	200	220	244	269	294
Wytrzymałość na zerwanie want [kN]	355	415	450	485	525	540	630	720
Liczba lin want po każdej stronie	3	3	3	3	3	3	4	4
(*) Odległość od topu lub salingu do pokładu								

- .2** Baksztagi, topstengi, sztagi lataczy, bomstengi i watersztagi/waterbaksztagi powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.10-2):

Tabela 3.2.10-2

Wysokość masztu (*) [m]	< 13	13 - 18	> 18
Wytrzymałość na rozerwanie baksztagu [kN]	89	119	159
Wytrzymałość na złamanie topstengi [kN]	89	119	159
Długość topstengi [m]	< 6	6 - 8	> 8
Wytrzymałość na rozerwanie sztazu latacza [kN]	58	89	119
Długość bomstengi [m]	< 5	5 - 7	> 7
Wytrzymałość na rozerwanie watersztagów/waterbaksztagów [kN]	58	89	119
(*) Odległość od topu lub salingu do pokładu			

- .3** Zalecane jest stosowanie lin o konstrukcji $6 \times 7+A_0$ w klasie wytrzymałości 1550 N/mm^2 . Jako alternatywę można zastosować linę o konstrukcji $T6 \times 37+A_0$ lub $T6 \times 19+A_0$ w tej samej klasie wytrzymałości. Ze względu na większą elastyczność lin o konstrukcji 6×19 , wytrzymałości na rozciąganie podane w tabeli 3.2.10-2 należy zwiększyć o 10%. Inne konstrukcje lin są dopuszczalne, o ile mają porównywalne właściwości.
- .4** W przypadku stosowania takielunku sztywnego wytrzymałości na rozciąganie podane w tabeli 3.2.10-2 należy zwiększyć o 30%.
- .5** Do olinowania mogą być stosowane wyłącznie zatwierdzone typy widełek, oczek oraz śrub.
- .6** Śruby, widełki, oczka oraz ściągacze powinny zapewniać możliwość właściwego ich zabezpieczenia.
- .7** Wytrzymałość na rozerwanie watersztazu powinna być co najmniej 1,2 razy większa od wytrzymałości na złamanie sztagów kliwrów i lataczy.
- .8** Dla statków o wyporności objętościowej wynoszącej poniżej 30 m^3 komisja inspekcyjna może dopuścić przedstawione w poniższej tabeli 3.2.10-3 zmniejszone wartości wytrzymałości na zerwanie:

Tabela 3.2.10-3

Wyporność podzielona przez liczbę masztów [m^3]	Zmniejszenie o [%]
> 20 do 30	20
10 do 20	35
< 10	60

3.2.11 Olinowanie ruchome – wymagania szczegółowe

- .1 W przypadku olinowania ruchomego należy stosować liny włókienne lub stalowe. Wytrzymałość na rozerwanie i średnice olinowania ruchomego powinny, w zależności od powierzchni żagla, spełniać poniższe wymagania (patrz tabela 3.2.11):

Tabela 3.2.11

Typ olinowania	Materiał na linę	Powierzchnia żagla [m ²]	Minimalna wytrzymałość na rozerwanie [kN]	Średnica liny [mm]
Fał sztaksla	Drut stalowy	Do 35	20	6
		> 35	38	8
	Włókna (polipropylen – PP)	Średnica liny minimum 14 mm i jeden krążek linowy na każde 25 m ² powierzchni lub jego części		
Fał żagla gaflowego Fał marszżagla	Drut stalowy	Do 50	20	6
		> 50 do 80	30	8
		> 80 do 120	60	10
	> 120 do 160	80	12	
Włókna (PP)	Średnica liny minimum 18 mm i jeden krążek linowy na każde 30 m ² powierzchni lub jego części			
Sztot sztaksla	Włókna (PP)	Do 40	14	
		> 40	18	
	Dla powierzchni żagla powyżej 30 m ² sztot powinien być wykonany jako talia lub mieć możliwość obsługi za pomocą wyciągu			
Sztot żagla gaflowego i marszżagla	Drut stalowy	< 100	60	10
		100 do 150	85	12
		> 150	116	14
	W przypadku sztotów marszżagla niezbędne jest zastosowanie złączy elastycznych (od strony dziobu)			
	Włókna (PP)	Średnica liny minimum 18 mm i minimum 3 krążki linowe. W przypadku żagli o powierzchni powyżej 60 m ² , jeden krążek na każde 20 m ² .		

- .2 Olinowanie ruchome, które spełnia rolę usztywnienia, powinno mieć wytrzymałość na rozerwanie odpowiadającą wytrzymałości odnośnego sztagu lub wanty.
- .3 W przypadku zastosowania materiałów innych niż wymienione w 3.2.11.1, muszą być dotrzymane wartości wytrzymałości mechanicznej podane w tabeli 3.2.11.
- .4 Stosowanie lin polietylenowych jest niedozwolone.

3.2.12 Okucia i elementy olinowania

- .1 W przypadku zastosowania lin stalowych lub włókiennych, średnice krążków (mierzone od osi liny do osi liny) powinny spełniać następujące wymagania minimalne (patrz tabela 3.2.12):

Tabela 3.2.12

Drut stalowy [mm]	6	7	8	9	10	11	12
Włókno [mm]	16	18	20	22	24	26	28
Krążek linowy [mm]	100	110	120	130	145	155	165

- .2 W drodze odstępstwa od wymagań podanych w 3.2.12.1, średnica krążków linowych może być równa 6-krotnej średnicy liny stalowej, o ile lina nie przesuwa się stale po krążku.
- .3 Wytrzymałość na złamanie okuć (np. widełek, oczek, ściągaczy, kluz, śrub, pierścieni i szekli) powinna odpowiadać wytrzymałości na rozerwanie przymocowanego do nich olinowania stałego lub ruchomego.
- .4 Mocowanie podwężi burtowych sztagów i want powinno być wykonane w taki sposób, aby przenosiło obciążenia, którym będą poddawane.
- .5 Do każdego oczka może być przymocowana tylko jedna szekla i przynależne do niej sztag lub wanta.
- .6 Bloczki fałów i topenant muszą być w bezpieczny sposób przymocowane do masztu, a wieloramienniki obrotowe używane do ich mocowania muszą być w dobrym stanie technicznym.
- .7 Elementy mocujące śrub oczkowych, rożki, nagle oraz kołkownice muszą być wykonane w taki sposób, aby były zdolne do przeniesienia sił, którym będą poddawane.

3.2.13 Żagle

- .1 Należy zapewnić, aby żagle mogły być stawiane w sposób prosty, szybki i bezpieczny.
- .2 Powierzchnia żagli musi być odpowiednia dla typu statku oraz jego wyporności.

3.2.14 Wyposażenie

- .1 Statki posiadające bomstengę lub bukszpryt powinny być wyposażone w odpowiednią siatkę i wystarczającą liczbę urządzeń podtrzymujących i napinających.
- .2 Wyposażenie wymienione w 3.2.14.1 może być zbędne w przypadku, gdy bomstenga lub bukszpryt są wyposażone w handreling i pertę zwymiarowane w taki sposób, aby pozwolić na przymocowanie pasów bezpieczeństwa.
- .3 Należy przewidzieć siodełko dla wykonywania prac związanych z olinowaniem.

3.2.15 Testy

- .1 Stan techniczny olinowania powinien być sprawdzany przez komisję inspekcyjną co 2,5 roku. Minimalny zakres kontroli powinien obejmować:
 - a) żagle wraz z likami, rogami szotowymi i oczkami do refowania;
 - b) stan masztów i drzewc;
 - c) stan olinowania stałego i ruchomego wraz z połączeniami lin stalowych;
 - d) środki dla szybkiego i bezpiecznego refowania żagla;
 - e) sprawdzenie poprawności mocowania bloków fałów i topenant;
 - f) mocowanie kolumn masztów i inne punkty mocowania dla olinowania stałego i ruchomego stale połączone z konstrukcją statku;
 - g) kabestany do obsługi żagli;
 - h) inne urządzenia, w które statek jest wyposażony na potrzeby żeglugi, takie jak miecze i elementy do ich obsługi;
 - i) środki podjęte w celu zapobieżenia ocieraniu się drzewców, olinowania statycznego i ruchomego oraz żagli;
 - j) wyposażenie zgodnie z 3.2.14.
- .2 Część drewnianego masztu przechodząca przez pokład i znajdująca się pod nim powinna być okresowo kontrolowana, z częstotliwością ustaloną przez komisję inspekcyjną, ale nie rzadziej niż przy okazji każdej inspekcji przed upływem okresu ważności świadectwa wspólnotowego. Do tego celu należy zdemontować maszt.
- .3 Świadectwo z ostatniej inspekcji dokonanej zgodnie z 3.2.15.1 wystawione, opatrzone datą i podpisane przez komisję inspekcyjną, powinno znajdować się na statku.

4 STATECZNOŚĆ I NIEZATAPIALNOŚĆ

4.1 Stateczność, niezatapialność i wolna burta

4.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część IV – Stateczność i wolna burta*.

4.1.2 Stateczność śródlądowych żaglowych statków pasażerskich należy sprawdzić w stanach załadowania określonych w punkcie 3.1.1 z ww. *Części IV – Stateczność i wolna burta*.

4.1.3 Stateczność statków pasażerskich pływających pod żaglami uważa się za wystarczającą, jeżeli w każdym z rozpatrywanych stanów załadowania spełnione są następujące kryteria:

- .1 dla statku pływającego ze zwiniętymi żaglami powinny być spełnione wymagania podane w punkcie 3.1.2 z ww. *Części IV – Stateczność i wolna burta*;
- .2 dla statku pływającego ze standardowym ożaglowaniem moment przechylający od statycznego działania wiatru nie powinien spowodować przechyłu statku większego niż 20° , gdy ciśnienie wiatru $q_s = 0,07$ kPa. Pozostała wysokość bezpieczna otworów powinna wynosić przynajmniej 0,1 m i pozostała wolna burta nie powinna być ujemna;
- .3 krzywa ramion prostujących stateczności statycznej, GZ , powinna:
 - osiągać maksymalną wartość przy kącie przechyłu nie mniejszym niż 25° ;
 - posiadać wartość co najmniej 0,2 m przy kącie przechyłu nie mniejszym niż 30° ;
 - posiadać wartości dodatnie aż do kąta przechyłu co najmniej 60° ;
- .4 powierzchnia znajdująca się pod krzywą ramion prostujących nie powinna być mniejsza niż:
 - 0,055 mrad do kąta 30° ;
 - 0,09 mrad do kąta 40° lub do kąta zalewania, jeśli jest mniejszy niż 40° ;
 - 0,03 mrad pomiędzy 30° a 40° , lub 30° a kątem zalewania, jeśli jest mniejszy niż 40° .

5 OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

5.1 Wymagania ogólne

5.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część V – Ochrona przeciwpożarowa*.

5.1.2 W odniesieniu do żaglowych statków pasażerskich o $L_{WL} \leq 45$ m i maksymalnej dopuszczalnej liczbie pasażerów* nieprzekraczającej L_{WL} wyrażonej w pełnych metrach, statek powinien być wyposażony w instalację alarmową, ale instalacja ta nie musi obejmować systemu alarmowego, który umożliwi pasażerom, dowódcy statku i członkom załogi zaalarmowanie dowódcy i załogi statku.

6 URZĄDZENIA MASZYNOWE I INSTALACJE RUROCIĄGÓW

6.1 Wymagania ogólne

6.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część VI – Urządzenia maszynowe i instalacje rurociągów*.

* W drodze odstępstwa liczba pasażerów może być zwiększona do 1,5-krotności L_{WL} w pełnych metrach, jeśli pozwalają na to ożaglowanie oraz wyposażenie pokładu.

6.1.2 W rozumieniu podrozdziału 29.5 z Części VI – *Urządzenia maszynowe i instalacje rurocią-gów Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych*, ożaglowanie stanowi główny układ napędowy statku.

7 URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE I AUTOMATYKA

7.1 Wymagania ogólne

7.1.1 Żaglowe statki pasażerskie powinny spełniać wymagania *Przepisów klasyfikacji i budowy statków śródlądowych, Część VII – Urządzenia elektryczne i automatyka*.

7.1.2 W drodze odstępstwa, urządzenia elektryczne powinny być dostosowane do stałych przechyłów statku aż do 20° oraz temperatury otoczenia wewnątrz statku pomiędzy 0°C i +40°C, a na pokładzie pomiędzy -20°C i +40°C. W tych warunkach urządzenia powinny funkcjonować bez zarzutu.

Wykaz zmian obowiązujących od

<i>Pozycja</i>	<i>Tytuł/Temat</i>	<i>Źródło</i>