



СЪДЪРЖАНИЕ НА ОФИЦИАЛНИЯ РАЗДЕЛ

Министерски съвет

- ✓ [Постановление № 178](#) от 7 май 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на правосъдието за 2021 г. 2
- ✓ [Постановление № 179](#) от 7 май 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи/трансфери за 2021 г. за финансово осигуряване на дейности по Програмата за изграждане, пристрояване, настрояване и реконструкция на детски ясли, детски градини и училища 2020 – 2022 г. 2
- ✓ [Постановление № 180](#) от 7 май 2021 г. за одобряване на допълнителни трансфери за 2021 г. 3
- ✓ [Постановление № 181](#) от 7 май 2021 г. за изменение и допълнение на Постановление № 31 на Министерския съвет от 2016 г. за утвърждаване на единни разходни стандарти за финансиране на държавните културни институти, осъществяващи дейности в областта на сценичните изкуства 3
- ✓ [Постановление № 182](#) от 7 май 2021 г. за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г. 4
- ✓ [Постановление № 183](#) от 7 май 2021 г. за приемане на План за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г. 4

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- ✓ [Международен кодекс](#) за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, 2000 г. (Кодекс HSC 2000) 26

Министерство на финансите

- ✓ [Споразумение](#) за кредитна линия между Република България като кредитор и Единния съвет за преструктуриране като кредитополучател 147

Министерство на икономиката

- ✓ [Наредба № РД-04-3](#) от 26 април 2021 г. за осигуряване на прилагането на Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2017 г. за определяне на задължения за надлежна проверка на веригата на доставки за вносителите от Съюза на калай, тантал и волфрам, на рудите на тези метали и на злато с произход от засегнати от конфликти и високорискови зони 161

Министерство на образованието и науката

- ✓ [Наредба № 9](#) от 9 април 2021 г. за придобиване на квалификация по професията „Деяр“ 162

Национален съвет по цени и реимбурсиране на лекарствените продукти

- ✓ [Наредба](#) за изменение и допълнение на Наредба № 14 от 14 ноември 2019 г. за приемане на фармако-терапевтично ръководство по ревматология 178

ОФИЦИАЛЕН РАЗДЕЛ**МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ****ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 178
ОТ 7 МАЙ 2021 Г.**

за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на правосъдието за 2021 г.

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ
ПОСТАНОВИ:**

Чл. 1. (1) Одобрява допълнителни разходи в размер 231 900 лв. по бюджета на Министерството на правосъдието за 2021 г. за изплащане на обезщетения по чл. 60з от Закона за съдебната власт за периода от 1 януари 2021 г. до 31 март 2021 г.

(2) Средствата по ал. 1 да се осигурят за сметка на предвидените разходи по централния бюджет за 2021 г.

Чл. 2. Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат разходите по „Политика в областта на правосъдието“, бюджетна програма „Правна рамка за функционирането на съдебната система“, по бюджета на Министерството на правосъдието за 2021 г.

Чл. 3. Със сумата по чл. 1, ал. 1 да се увеличат показателите по чл. 13, ал. 3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г.

Чл. 4. Министърът на правосъдието да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на правосъдието за 2021 г. и да уведоми министъра на финансите.

Чл. 5. Министърът на финансите да извърши съответните промени по централния бюджет за 2021 г.

Заклучителни разпоредби

§ 1. Постановлението се приема на основание чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси във връзка с чл. 60к от Закона за съдебната власт.

§ 2. Изпълнението на постановлението се възлага на министъра на правосъдието.

§ 3. Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

2939

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 179
ОТ 7 МАЙ 2021 Г.**

за одобряване на допълнителни разходи/трансфери за 2021 г. за финансово осигуряване на дейности по Програмата за изграждане, пристрояване, надстрояване и реконструкция на детски ясли, детски градини и училища 2020 – 2022 г.

**МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ
ПОСТАНОВИ:**

Чл. 1. (1) Одобрява допълнителни разходи/трансфери в размер 1 276 986 лв. за финансово осигуряване на дейности по Програмата за изграждане, пристрояване, надстрояване и реконструкция на детски ясли, детски градини и училища 2020 – 2022 г., одобрена с Решение № 543 на Министерския съвет от 2020 г.

(2) Средствата по ал. 1 се разпределят, както следва:

1. допълнителни разходи по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2021 г. – 32 357 лв.;

2. допълнителни трансфери за други целеви разходи по бюджетите на общините за 2021 г. – 1 244 629 лв., разпределени съгласно приложението.

Чл. 2. Сумата по чл. 1, ал. 1 да се осигури за сметка на предвидените средства по централния бюджет за 2021 г.

Чл. 3. (1) Със сумата по чл. 1, ал. 2, т. 1 да се увеличат разходите по „Политика в областта на всеобхватното, достъпно и качествено предучилищно и училищно образование. Учене през целия живот“, бюджетна програма „Училищно образование“ по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2021 г.

(2) Със сумата по чл. 1, ал. 2, т. 1 да се увеличат показателите по чл. 16, ал. 3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г.

Чл. 4. Министърът на образованието и науката да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на образованието и науката за 2021 г. и да уведоми министъра на финансите.

Чл. 5. Министърът на финансите да извърши налагащите се промени по централния бюджет, включително по бюджетните взаимоотношения на общините с централния бюджет за 2021 г.

Заклучителни разпоредби

§ 1. Постановлението се приема на основание чл. 55а и чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси и т. 2 от Решение № 543

на Министерския съвет от 2020 г. за приемане на Програма за изграждане, пристрояване, надстрояване и реконструкция на детски ясли, детски градини и училища за периода 2020 – 2022 г.

§ 2. Изпълнението на постановлението се възлага на министъра на образованието и науката и на кметовете на съответните общини.

§ 3. Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

Приложение

към чл. 1, ал. 2, т. 2

Разпределение на допълнителните трансфери по бюджетите на общините

Община	Област	Дейност/ Предназначение	Средства (в лв.)
Белица	Благо- евград	Пристройка, от- редена за детска градина към об- ществена сграда, с. Горно Краище	56 165
Гърмен	Благо- евград	Изграждане на детска градина в УПИ XII, кв. 18, с. Долно Дряно- во (включително дворно простран- ство, обзавеждане и оборудване)	350 868
Бургас	Бургас	Изграждане на Детска градина „Синчец“ – фили- ал в УПИ XIII, кв. 32, по плана на кв. „Горно Езе- рово“, гр. Бургас – 277 688 лв., Рекон- струкция и над- стройка на същест- вуваща сграда към Професионалната гимназия по комп- ютърно програ- миране и инова- ции в гр. Бургас – 559 908 лв.	837 596
Общо			1 244 629

2940

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 180

ОТ 7 МАЙ 2021 Г.

за одобряване на допълнителни трансфери
за 2021 г.

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

ПОСТАНОВИ:

Чл. 1. Одобрява допълнителни трансфе-
ри за други целеви разходи по бюджета на
Столична община за 2021 г. в общ размер на
2 400 000 лв., от които за основен и текущ
ремонт на път кв. Вердикал – Клисурски
манастир „Света Петка“ – 1 800 000 лв., и за
основен и текущ ремонт на път до Дивотински
манастир „Света Троица“ – 600 000 лв.

Чл. 2. Средствата за изпълнение на постано-
влението да се осигурят чрез реструктуриране
на разходите по централния бюджет за 2021 г.

Чл. 3. Министърът на финансите да из-
върши произтичащите от това постановление
промени по централния бюджет, включително
на бюджетните взаимоотношения на Столична
община с централния бюджет за 2021 г.

Заклучителни разпоредби

§ 1. Постановлението се приема на осно-
вание чл. 55а и чл. 109, ал. 3 от Закона за
публичните финанси.

§ 2. Изпълнението на постановлението се
възлага на кмета на Столична община.

§ 3. Постановлението влиза в сила от деня
на обнародването му в „Държавен вестник“.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

2941

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 181

ОТ 7 МАЙ 2021 Г.

за изменение и допълнение на Постановление
№ 31 на Министерския съвет от 2016 г. за
утвърждаване на единни разходни стандарти
за финансиране на държавните културни ин-
ститути, осъществяващи дейности в областта
на сценичните изкуства (обн., ДВ, бр. 14 от
2016 г.; изм. и доп., бр. 34 от 2016 г., бр. 84 от
2019 г. и бр. 36 и 102 от 2020 г.)

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

ПОСТАНОВИ:

§ 1. В чл. 1 се правят следните изменения
и допълнения:

1. Създава се т. 4а:

„4а. Софийската опера и балет – по 6,50 лв.
за 1 лв. приходи;“.

2. В т. 5 думите „Софийската опера и балет“
и запетаята след тях се заличават.

Заклучителна разпоредба

§ 2. Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

2942

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 182**ОТ 7 МАЙ 2021 Г.**

за одобряване на допълнителни разходи по бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г.

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

ПОСТАНОВИ:

Чл. 1. (1) Одобрява допълнителни разходи по бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г. в размер 120 000 000 лв. за финансиране на проекти „Заетост за теб“, „Краткосрочна подкрепа за заетост в отговор на пандемията от COVID-19“, „Запази ме“ и „Родители в заетост“.

(2) Средствата по ал. 1 да се осигурят за сметка на реструктуриране на разходи и/или трансфери от централния бюджет за 2021 г.

Чл. 2. (1) Със сумата по чл. 1, ал. 1 се увеличават утвърдените разходи по „Политика в областта на пазара на труда, свободното движение на работници и трудовата миграция“, бюджетна програма „Активна политика на пазара на труда“ по бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г.

(2) Със сумата по чл. 1 се увеличават утвърдените показатели по чл. 14, ал. 3 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г.

Чл. 3. По бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г., по „Политика в областта на пазара на труда, свободното движение на работници и трудовата миграция“, бюджетна програма „Активна политика на пазара на труда“, да се създаде администриран разходен параграф „Разходи за дейности в подкрепа на заети лица, работодатели, родители и субсидирана заетост за безработни лица в условия на пандемията COVID-19“ в размер на сумата по чл. 1, ал. 1.

Чл. 4. Министърът на труда и социалната политика да извърши съответните промени по бюджета на Министерството на труда и социалната политика за 2021 г. и да уведоми министъра на финансите.

Чл. 5. Министърът на финансите да извърши произтичащите промени по централния бюджет за 2021 г.

Заклучителни разпоредби

§ 1. Постановлението се приема на основание чл. 109, ал. 3 от Закона за публичните финанси и чл. 76, ал. 1 от Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г.

§ 2. Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“.

§ 3. Изпълнението на постановлението се възлага на министъра на труда и социалната политика.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

2943

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 183**ОТ 7 МАЙ 2021 Г.**

за приемане на План за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г.

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ

ПОСТАНОВИ:

Чл. 1. Приема План за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г. съгласно приложение № 1.

Чл. 2. Приема графици и разчети за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г. съгласно приложение № 2 (поверително).

Заклучителни разпоредби

§ 1. Отменя се Постановление № 382 на Министерския съвет от 2015 г. за приемане на План за развитие на въоръжените сили до 2020 г. (обн., ДВ, бр. 3 от 2016 г.; изм. и доп., бр. 58 и 96 от 2016 г., бр. 51 от 2017 г., бр. 56, 106 и 108 от 2018 г., бр. 86 и 101 от 2019 г. и бр. 86 от 2020 г.).

§ 2. Постановлението се приема на основание чл. 22, ал. 2, т. 6 от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България.

§ 3. Изпълнението на постановлението се възлага на министъра на отбраната.

§ 4. Постановлението влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник“.

За министър-председател:

Томислав Дончев

и.д. Главен секретар на Министерския съвет:

Красимир Божанов

Приложение № 1
към чл. 1

ПЛАН **за развитие на въоръжените сили на** **Република България до 2026 г.**

УВОД

Стратегическата среда на сигурност в средносрочна перспектива ще се характеризира с нарастваща динамика, ускоряване и усложняване на дестабилизиращите процеси и все по-трудно идентифициране на произхода и обхвата на заплахите и рисковете. Хибридните заплахи се затвърждават като основен фактор за все по-негативно въздействие върху националната и съюзната сигурност, като в този контекст ще се размива границата между състоянието на мир и криза.

НАТО и ЕС ще продължат да бъдат основни стълбове на архитектурата на сигурност в глобален и регионален мащаб, като НАТО ще остане най-мощният съюз за колективна отбрана в света. В този контекст въоръжените сили ще развиват отбранителни способности, гарантиращи националната и съюзната сигурност, позволяващи провеждането на операции по определените мисии.

С настоящия план ще се продължи развитието на въоръжените сили, реализирано в хода на изпълнението на Плана за развитие на въоръжените сили до 2020 година, при който фокусът беше насочен към усъвършенстване на отбранителните способности, оптимизиране на структурите и окомплектоване с личен състав. На оперативното ниво беше формирано Съвместното командване на специалните операции, което осигури по-висока съгласуваност със съюзниците и постигане на архитектурна близост със структурите на Силите за специални операции в Алианса. Предприетите промени на тактическо ниво подпомогнаха снижаването на темповете за нарастване на некомплекта, особено в основни формирувания, пряко ангажирани за постигане на Целите за способности.

Планът за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г. е разработен в съответствие с Програмата за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2032 (по-нататък Програма 2032) и определя параметрите за развитие и основните насоки за изграждане на отбранителните способности на въоръжените сили до 2026 г.

I. Общи положения.

Планът за развитие на въоръжените сили на Република България до 2026 г. (по-нататък План) е разработен на основание чл. 60е от

Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България и във връзка с т. 9 от Програма за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2032, приета с Решение на 44 Народно събрание, обн. в ДВ, бр. 13 от 16.02.2021 г.

Планът се приема от Министерския съвет на основание чл. 22, ал. 2, т. 6 от Закона за отбраната и въоръжените сили на Република България.

1. Предназначение.

Планът е основен средносрочен стратегически документ на въоръжените сили, който отразява приетата от Народното събрание на Република България Програма 2032, като организира и осигурява нейното изпълнение и регламентира изграждането и развитието на отбранителни способности в първия етап от реализирането ѝ.

В Плана са определени практическите стъпки във времето до 2026 г., с които ще се реализира Програма 2032 така, че да се изградят и поддържат способностите на въоръжените сили, адекватни на средата на сигурност.

2. Цел на Плана.

Целта на Плана е да създаде условия за изпълнението на конституционните задължения на въоръжените сили на Република България, както и на поетите национални ангажменти към колективната отбрана на НАТО и Общата политика за сигурност и отбрана (ОПСО) на ЕС.

Реализирането на тази цел ще се осъществи чрез:

- изграждане, поддържане и развиване на минимално необходимите приоритетни отбранителни способности на въоръжените сили в периода 2021 – 2026 г., като част от способностите с дефицит и способностите за поддържане и развитие за периода 2021 – 2032 г.;
- въвеждане на нова функционална структура на въоръжените сили;
- изменения в организационната структура и числеността на въоръжените сили;
- трансформиране на системата за ръководство, командване и управление на въоръжените сили, нейните елементи и функциониране;
- оптимизиране на системите за логистична поддръжка, комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана, както и военно-образователната система;
- адекватно финансово осигуряване на дейностите, заложили в Плана.

3. Обхват на Плана и етапи за развитие и реорганизиране на въоръжените сили.

Планът обхваща основните дейности за развитие на въоръжените сили през периода

2021 – 2026 г., а в частта за изграждане на нови способности, модернизация и превъоръжаване и след 2026 г.

Развитието и реорганизирането на въоръжените сили ще се извърши в три етапа.

През първия етап (2021 – 2022 г.) основните дейности ще бъдат насочени към:

- въвеждане на новата функционална структура на въоръжените сили;
- адаптиране архитектурата на командната структура на стратегическо и оперативно ниво;
- реорганизация на въоръжените сили на оперативно и тактическо ниво;
- попълване на некомплекта от личен състав във военните формирования с много висока степен на готовност, декларираните и подлежащите на сертифициране структури като принос към колективната отбрана на НАТО, съгласно приетите Цели за способности;

– стартиране/реализиране на инвестиционни проекти;

– утилизация на излишните бойни припаси и освобождаване от ненужна инфраструктура и войскови имоти с отпаднала необходимост.

През втория етап (2023 – 2024 г.) основните дейности ще бъдат насочени към:

- реорганизация на въоръжените сили на тактическо ниво;
- попълване на некомплекта от личен състав във военни формирования с висока степен на готовност;
- ускоряване утилизацията на излишните бойни припаси и освобождаването от ненужна инфраструктура и войскови имоти с отпаднала необходимост.

През третия етап (2025 – 2026 г.) основните дейности ще бъдат насочени към:

- достигане на необходимите оперативни способности на структурите на оперативно ниво;
- реорганизация на въоръжените сили;
- попълване на некомплекта от личен състав във военни формирования от въоръжените сили;
- продължаване на модернизацията и изграждане на нови и развитие на съществуващи способности;
- завършване на процесите по утилизация на излишните бойни припаси и освобождаване от ненужна инфраструктура и войскови имоти с отпаднала необходимост.

При изменения в нормативната уредба, касаещи Плана, същият ще се актуализира, за да отрази тези изисквания.

На две години (в началото на 2023 г. и 2025 г.) ще се извършва преглед за изпълнение на Плана. В зависимост от неговата реализация, ресурсно осигуряване, изпълнението на инвестиционните проекти за модернизация и темповете на освобождаване от излишни

имоти, имущества, въоръжения, техника и боеприпаси ще се оцени необходимостта от неговата актуализация през втория и съответно третия етап.

Етапите за реорганизиране и развитие на структурите във въоръжените сили ще бъдат в пряка зависимост от темповете, с които се реализират проектите за модернизация на въоръжените сили, както и от сроковете за освобождаване от излишни материални ресурси.

Планираните мероприятия за развитие на въоръжените сили ще се изпълняват при условия и по ред, определени в закон, акт на Министерския съвет или в акт на министъра на отбраната.

През 2026 г. ще се разработи План за развитие на въоръжените сили на Република България до 2032 година, който ще определи развитието на въоръжените сили през втория етап на действие на Програма 2032.

4. Допускания.

Остават валидни дефинираните в Националната отбранителна стратегия роля, мисии и задачи на въоръжените сили. Мисиите са основата за планирането, изграждането и развитието на въоръжените сили за периода на План 2026.

НАТО и ЕС запазват ролята си на основни гаранتي в архитектурата на европейската сигурност. Националната сигурност на Република България се осъществява в рамките на колективната отбрана на НАТО и ОПСО на ЕС.

За постигане на оптимален баланс между необходимите отбранителни способности и изпълнение на мисиите и задачите на въоръжените сили, през периода 2021 – 2024 г. разходите за отбрана ще съответстват на параметрите на Националния план за нарастване на разходите за отбрана на 2% от БВП до 2024 г.

За периода след 2024 г. се предвижда прогнозните разходи за отбрана да се поддържат на ниво не по-малко от 2% от БВП, в зависимост от нарастването на икономическите възможности на страната.

За изпълнение на възложените мисии и задачи въоръжените сили към края на 2032 г. ще поддържат обща численост не по-малко от 43 000 души, в това число 3 000 души доброволен резерв.

5. Принципи и подходи за развитие на въоръжените сили.

• Принципи:

- приемственост и устойчивост в развитието на отбранителните способности на въоръжените сили;
- ясен процес на вземане на решения при разграничени отговорности, прозрачност и устойчиви приоритети;

- ефективност и ефикасност на управленските и изпълнителските дейности;

- изграждане и развитие на реално необходими способности и освобождаване от тези с отпаднала необходимост, с отчитане на настъпилите изменения и динамиката в средата на сигурност;

- Целите за способности, съгласувани в процеса на отбранително планиране на НАТО, са ключов елемент за изгражданите национални способности;

- разширяване на двустранното и многостранното сътрудничество с въоръжените сили на съюзниците и страните от региона;

- постигане на оптимален баланс между планираните способности за изпълнение на мисиите и задачите на въоръжените сили и разполагаемите ресурси за отбрана.

- **Подходи:**

- адаптиране на системата за командване и управление на въоръжените сили на трите нива – стратегическо, оперативно и тактическо;

- при изпълнение на Целите за способности усилията ще бъдат приоритетно насочени към тези с настъпил или настъпващ срок на готовност, както и към целите, свързани с изграждането и подготовката на декларираните формирания и реалното им участие в операции;

- нарастване на оперативната съвместимост на войските и силите;

- реорганизиране на структурите на тактическо ниво ще се осъществява, като се отчитат характеристиките на предвижданото за придобиване въоръжение, техника и други материални ресурси, както и структурата и числеността на декларираните формирания;

- повишаване на ефективността и ефикасността при управление на отбранителните ресурси и оптимално изразходване на бюджетните средства;

- модернизацията на въоръжените сили ще се осъществи чрез реализиране на основните инвестиционни проекти от дългосрочния „Инвестиционен план-програма до 2032 година“;

- реализацията на Плана ще се осъществява чрез отбранителните програми, утвърдени в Министерството на отбраната и структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия;

- поддържащи и допълнителни задачи ще се извършват само с вече изградени способности.

6. Роля, мисии и задачи на въоръжените сили.

Ролята на въоръжените сили е да гарантират суверенитета, сигурността и независимостта на страната, да защитават нейната териториална цялост, да участват в колективната отбрана

на НАТО и в Общата политика за сигурност и отбрана на ЕС.

Прегледът на отбраната потвърди валидността в дългосрочен план на трите основни мисии на въоръжените сили:

- **Мисия „Отбрана“** – въоръжените сили гарантират националния суверенитет и независимост и в условията на колективна отбрана защитават териториалната цялост на страната и на страните – членки на НАТО, за установяване на стабилна среда на сигурност.

- **Мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“** – въоръжените сили участват в мисии и операции на НАТО и ЕС в отговор на кризи, в мисии на ООН, ОССЕ и други коалиционни формати, за предотвратяване на конфликти, борба с тероризма, укрепване и разширяване на доверието, сигурността и сътрудничеството в областта на отбраната.

- **Мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“** – въоръжените сили поддържат способности за превенция, ранно предупреждение и неутрализиране на потенциални рискове и заплахи за националната сигурност; оказване на хуманитарна помощ и спасителни действия на национална територия и в морските пространства на страната и извън нея; неутрализиране на невзривени бойни припаси; оказване помощ, при необходимост, за овладяване на миграционни кризи и охрана на границата, противодействие на тероризма, защита на стратегически обекти; провеждане на спасителни, евакуационни и неотложни аварийно-възстановителни работи за овладяване и/или преодоляване на последствия при бедствия, терористични атаки, опасно разпространение на инфекциозни заболявания и други рискове за сигурността на българските граждани и националните ценности, както и при справянето с епидемии от различни заболявания; участие в подготовката на населението и инфраструктурата за отбрана и действия при кризи от невоенен характер.

7. Ниво на амбиция по мисиите на въоръжените сили.

Националното ниво на амбиция за използване на въоръжените сили е:

- **По мисия „Отбрана“**

Въоръжените сили гарантират суверенитета и независимостта на страната в национален формат и защитават нейната териториална цялост в системата за колективна отбрана на НАТО.

Националните органи и институции изпълняват задълженията като страна домакин. При изпълнение на съюзни задължения и действия на територията на други страни – членки на НАТО, въоръжените сили участват със сухопътни, военновъздушни, военноморски формирания, формирания за специални операции и логистични способности от ком-

плекта, предварително определен и договорен в рамките на процеса на отбранително планиране на НАТО.

В този комплект основна способност е механизирани бригада от Сухопътните войски (СВ) и формирования от другите видове въоръжени сили, силите за специални операции и родовете войски.

– По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“

В количествени параметри този принос се изразява в участие в мисии и операции с ротация на един усилен батальон (батальонна бойна група) или повече на брой малки формирования от видовете въоръжени сили и Силите за специални операции (до 1000 души).

Военноморските сили (ВМС) участват, в рамките на ресурсния еквивалент на един патрулен кораб, за период до шест месеца, в рамките на една година.

Военновъздушните сили (ВВС) участват с транспортна авиация, без ротация, за период до шест месеца, в рамките на една година.

Съвместното командване на специалните операции (СКСО) участва с щабен състав и тактическа група за специални операции.

За участие в мисиите и операцията се осигурява национален поддържащ елемент.

– По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“

Въоръжените сили предоставят подготвени формирования в рамките на съществуващите способности за поддържане на сигурността и овладяване и/или преодоляване на последствия от бедствия, както и при справянето с епидемии от различни заболявания.

Определените структури от въоръжените сили поддържат готовност за действие извън територията на областта, в която са дислоцирани, както и в друг район или зона в зависимост от обстановката.

Създадени са условия за предоставяне на налични инфраструктурни обекти и леглова база за настаняване на хора, останали без подслон при кризисни ситуации.

Силите и средствата от въоръжените сили се привличат за изпълнение на задачи по тази мисия съгласно разработените планове.

Нивото на амбиция по всяка мисия се основава на конкретни съюзнически отговорности и ангажменти, изпълнението на други национални задачи, свързани със сигурността на страната.

II. Поддържане на съществуващите и развитие на нови отбранителни способности.

По време на прегледа бяха разработени шест планиращи сценария, покриващи общи ситуации за използването на военния инструмент в разрешаване на кризи и конфликти. Концепциите за провеждане на операции по тях определиха задачите на въоръжените сили.

Тези задачи и условия за изпълнение дефинираха 188 минимално необходими способности на въоръжените сили, както и основните военни формирования във въоръжените сили, които да ги изграждат, развиват и поддържат.

В национален аспект ще се развиват способности на въоръжените сили в четири от петте измерения на бойното пространство, фокусирани върху гарантиране суверенитета, сигурността и независимостта на страната, защитата на териториална цялост и ангажиментите на страната по Вашингтонския договор. По отношение на космическото пространство въоръжените сили ще използват споделените способности на съюзниците от Алианса и на други участници в конкретната операция или мисия. В съответствие с нивото на национална амбиция във въоръжените сили ще се изграждат, развиват и поддържат балансираните способности за планиране и ефективно използване на войските и силите.

Финансовата рамка за периода на планиране осигурява само част от необходимите средства за изграждане, поддръжка и развитие на идентифицираните минимално необходими способности, което наложи приоритизирането им и отлагане реализирането на някои техни елементи. За периода до 2032 г. е възможно реализирането на 38 способности и проекти, ключово важни за изпълнението на задачите по трите мисии на въоръжените сили.

Използвайки максимално възможностите на агенциите на НАТО, различните програми, проекти и инициативи на Алианса и ЕС, двустранното и многостранното сътрудничество, включително стратегическото партньорство със САЩ, в периода 2021 – 2026 г. ще стартира развитието на 25 от способностите, като приоритет за въоръжените сили ще бъдат:

- Придобиване на трикоординатни радары за близко и далечно наблюдение;

- Придобиване на дистанционно управляеми системи във видовете въоръжени сили, включително и за осигуряване на системата за командване и управление на стратегическо и оперативно ниво;

- Развитие на способностите за участието ни в Инициативата за готовност на НАТО;

- Изграждане на система за ПВО на механизирани бригада и ПВО на ключови военни инфраструктурни обекти;

- Развитие на способностите, включени в предложенията на НАТО за пакет Цели за способности;

- Развитие на способностите за поразяване с високоточни оръжия в цялата зона на операцията.

Последователността на финансиране и изпълнение на проектите, осигуряващи изграждането, поддръжката и развитието на приоритетните способности, ще се определи

детайлно в Инвестиционния план-програма до 2032 г. като единна интегрирана рамка на капиталовите разходи, внасяща ред и прозрачност в разходването на средства за инфраструктура, придобиване, логистична поддръжка и модернизация на въоръжение, техника и оборудване.

III. Структура на въоръжените сили.

Сложната и динамична среда на сигурност и необходимостта от адекватен отговор на заплахите и предизвикателствата наложиха разработването на новата Военна стратегия на НАТО, която определи военностратегическите цели и стратегическите задачи на Алианса. За изпълнение на дефинираните цели и задачи беше разработена Концепция за възпиране и отбрана на Евроатлантическата зона. За успешното прилагане на Концепцията е необходимо страните членки да споделят единно разбиране за нейната значимост и положат усилия за нейното реализиране.

Едно от направленията, в които трябва да насочим усилията си за реализиране на Концепцията, е оптимизиране на структурата на въоръжените сили.

1. Функционална структура на въоръжените сили.

Във функционално отношение въоръжените сили ще се състоят от Сили за съдържане и Сили за отбрана, съответстващи на приетата категоризация на военните формирования, съгласно системата на НАТО.

Сили за съдържане са военни формирования, от въоръжените сили с висока мобилност, с висока степен на готовност, способни да участват в пълния спектър от операции по мисиите на въоръжените сили.

Част от силите за съдържане формират Сили за незабавно действие, които са военни формирования от въоръжените сили с много висока степен на готовност. Предназначението на силите за незабавно действие е да осигурят първоначален бърз военен отговор в кризисна ситуация.

Сили за отбрана са военни формирования, необходими за допълване на въоръжените сили във военно време с ограничена мобилност, с висока и по-ниска степен на готовност, способни да участват в операции по мисия „Отбрана“ за защита на териториалната цялост на страната, както и за поддръжка на съюзни сили.

Броят на формированията от Силите за съдържане и Силите за отбрана се определя в съответствие с изискванията за изграждане на възпиращ и отбранителен капацитет.

2. Организационна структура на въоръжените сили.

Организационната структура на въоръжените сили включва Българската армия и структурите на пряко подчинение на министър-

ра на отбраната, които не прилагат Закона за администрацията. В състава на въоръжените сили влизат и военнослужещите от Министерството на отбраната и структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната, които прилагат Закона за администрацията.

Планирането и изграждането на структури-те и военните формирования от въоръжените сили за периода на действие на Плана се извършва въз основа на йерархичен класификатор на структурите и военните формирования.

При формирането на нова структура/военно формирование се разработва план за изпълнение на поетапното ѝ въвеждане във въоръжените сили до достигане на пълна готовност за изпълнение на възложените мисии и задачи.

2.1. Българска армия.

Българската армия е основа на въоръжените сили на страната и към 2026 г. ще включва: Съвместно командване на силите и военни формирования на пряко подчинение на командира на Съвместното командване на силите; три вида въоръжени сили (Сухопътни войски, Военновъздушни сили и Военноморски сили); Съвместно командване на специалните операции и военни формирования на пряко подчинение на командира на Съвместното командване на специалните операции; Командване за логистична поддръжка и военни формирования на пряко подчинение на командира на Командването за логистична поддръжка (считано от 01.09.2021 г.) и Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана и военни формирования на пряко подчинение на командира на Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана (считано от 01.09.2021 г.).

2.1.1. Съвместно командване на силите.

Съвместното командване на силите (СКС) е структура на оперативен ниво за планиране и провеждане на съвместни операции по трите мисии на въоръжените сили, както и за администриране и национален контрол на военните формирования, участващи в операции и мисии извън територията на страната.

Съвместното командване на силите осъществява командване и управление на подчинените му военни формирования и оперативно-то командване и управление на придадените му военни формирования от въоръжените сили.

За изпълнение на задачите, произтичащи от трите мисии на въоръжените сили, Съвместното командване на силите изгражда, поддържа и развива отбранителни способности, както следва:

По мисия „Отбрана“ – за планиране и провеждане на съвместни операции; за планиране и осъществяване участието на формирования от въоръжените сили в операции по колективната отбрана на НАТО; за планиране,

организиране и координация на дейности по приемане, разполагане и последващо придвижване на съюзни сили на територията на страната;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за планиране и осъществяване участието на контингентите от въоръжените сили в операции и мисии извън страната;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – за планиране и провеждане на действия за оказване на съдействие на други структури и ведомства, на органите за сигурност и помощ на населението при бедствия.

Нивото на амбиция за развитие на Съвместното командване на силите е достигане на способности за планиране и провеждане на съвместна операция с ограничен мащаб.

Преструктурирането на Съвместното командване на силите ще фокусира функциите му основно върху планирането и провеждането на операции, както и осъществяване на координация и взаимодействие със съюзния оперативен командир при провеждане на съюзни операции.

Към 2026 г. организационната структура на Съвместното командване на силите ще включва Съвместното командване на силите и формирования за осигуряване, поддръжка и подготовка.

2.1.2. Сухопътни войски.

Сухопътните войски (СВ) развиват и поддържат способности за защита на суверенитета, независимостта и териториалната цялост на страната. С предварително декларирани и подготвени сили Сухопътните войски участват в операция по колективната отбрана извън територията на страната. Поддържат готовност и участват с контингенти и формирования в операции в отговор на криза за подкрепа на международния мир и сигурност извън страната. Оказват помощ на централните и териториалните органи на изпълнителната власт и органите на местно самоуправление по поддръжката и защита на населението, националното стопанство и инфраструктурата при управлението на кризи и преодоляване на последствията от тях. Оказват съдействие на органите за сигурност при охрана на държавната граница, други стратегически обекти, в борбата с незаконната миграция и за противодействие на тероризма.

Формированията от Сухопътните войски изграждат и развиват способности, както следва:

По мисия „Отбрана“ – за планиране и провеждане на сухопътни операции в отбраната на страната и в системата за колективна отбрана; участие в съюзни операции по колективна отбрана извън територията на страната;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за участие в международни

мисии и операции в отговор на кризи извън територията на страната; участие в контрол на въоръженията и неразпространението на оръжия за масово унищожаване, мерки за укрепване на доверието и сигурността;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – с изградените способности Сухопътните войски допринасят за защита на критичната инфраструктура, за противодействие на тероризма, оказват помощ при бедствия и кризи от невоенен характер, оказват съдействие на органите на гранична полиция по охрана на държавната граница.

Нивото на амбиция за развитие на Сухопътните войски е достигане на способности за планиране и провеждане на сухопътни операции от сухопътен компонент до ниво операция с ограничен мащаб.

Ключово за развитието на Сухопътните войски е реализацията на основните проекти за модернизация – „Придобиване на основна бойна техника за изграждане на батальонни бойни групи от състава на механизирани бригада“ и „Модернизацията на Т-72 за нуждите на танковите формирования в Сухопътните войски“.

Основните изменения в организационна структура са свързани с реорганизиране и оптимизиране на структурите на тактическо ниво с цел създаване условия за своевременно нарастване и развърщане на силите при изпълнение на задачите по защита на териториалната цялост и суверенитета на Република България.

Към 2026 г. организационната структура на Сухопътните войски ще включва: Командване на Сухопътните войски, бойни формирования, формирования за бойно осигуряване, поддръжка и подготовка.

2.1.3. Военновъздушни сили.

Военновъздушните сили (ВВС) развиват и поддържат способности за защита на въздушния суверенитет, независимостта и териториалната цялост на страната. С предварително декларирани и подготвени сили участват в операция по колективната отбрана извън територията на страната. Поддържат готовност за участие в операции в отговор на кризи за подкрепа на международния мир и сигурност, както и за оказване на помощ на населението при бедствия, хуманитарна помощ и спасителни действия.

За изпълнение на задачите, произтичащи от трите мисии на въоръжените сили, Военновъздушните сили изграждат, поддържат и развиват способности, както следва:

По мисия „Отбрана“ – за планиране и провеждане на въздушни операции; поддържане на необходимите способности за участие в системата за колективна отбрана и осигуряване развърщането на съюзнически

сили на българска територия; за наблюдение, контрол и защита на въздушното пространство в рамките на Интегрираната система за противовъздушна и противоракетна отбрана на НАТО;

По мисия „Принос към международния мир и сигурност“ – за осигуряване на въздушна мобилност; за участие в операции за търсене и спасяване, за евакуация; за участие в контрол на въоръженията и неразпространението на оръжия за масово унищожаване; за поддръжка на операции за оказване на хуманитарна помощ;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – за наблюдение, контрол и защита на въздушното пространство в рамките на Интегрираната система за противовъздушна и противоракетна отбрана на НАТО; за осигуряване на въздушна мобилност, включително превоз на хора и товари; за преодоляване на последствия от бедствия; за участие в операции за търсене и спасяване, за евакуация; за гасене на пожари от въздуха.

Нивото на амбиция за развитие на Военновъздушните сили е достигане на способности за планиране и провеждане на въздушни операции от военновъздушен компонент до ниво операция с ограничен мащаб.

Развитието на способностите на Военновъздушните сили изисква оптимизация на организационната структура, която е свързана със своевременното усвояване на новия боен самолет F-16 и е насочена към повишаване ефективността на организацията и на системата за командване и управление и оптимизиране на функционалните и административните връзки между формиранията.

Към 2026 г. организационната структура на Военновъздушните сили ще включва: Командване на Военновъздушните сили, бойни формирания, формирания за осигуряване и поддръжка.

2.1.4. Военноморски сили.

Военноморските сили (ВМС) развиват и поддържат способности за защита на независимостта, териториалната цялост и морския суверенитет на Република България. Поддържат способности за провеждане на операции в защита на интересите на страната в морските пространства на Република България. Имат готовност за извършване на спасителни и аварийно-спасителни действия в отговорната зона от Черно море и за провеждане на операции за противодействие на тероризма и преодоляване на последиците от тероризъм. С предварително деклариран и подготвени сили участват в операция по колективната отбрана извън прилежащите морски пространства на страната. Поддържат готовност за участие в операции в отговор на кризи за подкрепа на международния мир и сигурност,

както и за оказване помощ на населението при бедствия, осигуряване на хуманитарна помощ и изпълнение на спасителни действия.

За изпълнение на задачите, произтичащи от мисиите на въоръжените сили, Военноморските сили поддържат и развиват следните способности:

По мисия „Отбрана“ – за наблюдение и защита на националните морски пространства; за отбрана на страната и при участие в съюзна операция по колективна отбрана;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за участие в международни мисии и операции в отговор на кризи извън територията и прилежащите морски пространства на страната; за изпълнение на мерки за укрепване на доверието и сигурността;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – за изграждане и поддържане на опозната картина на обстановката в морските пространства на Република България; за навигационно осигуряване и контрол на корабоплаването; за провеждане на операции на море за противодействие на тероризма и дейността на международни престъпни групи; за ескорт на военни и/или търговски плавателни съдове; за защита на критичната морска инфраструктура; за аварийно-спасителни и евакуационно-медицински дейности на море; за оказване на помощ на населението при бедствия.

Развитието на способностите на Военноморските сили изисква доизграждане на мирновременната структура с максимална адаптивност при различните състояния на готовност – извънредно положение, военно положение и положение на война, и при спазване на принципа „корабите от един дивизион (отряд) да са от един и същ род сили на ВМС“.

За осигуряване на поддържането, развитието и изграждането на способностите на Военноморските сили е необходимо успешно финализиране на инвестиционните проекти за придобиване на два модулни многофункционални патрулни кораба (клас „Фрегата“), модернизация на фрегати проект Е-71, преоборудване на военни транспорти в минни заградители, придобиване на подводници, ракетни катери и противоминни кораби, изграждане на система за брегово наблюдение от ново поколение и постигане на пълни оперативни способности по „Модулен елемент за бързо развърщане за подводни интервенции“ (DIVERPACK) и Военноморския координационен елемент.

Нивото на амбиция за развитие на Военноморските сили е достигане на способности за планиране и провеждане на морски операции на военноморски компонент до ниво операция с ограничен мащаб.

Към 2026 г. организационната структура на Военноморските сили ще включва: Командване на Военноморските сили; флотилия бойни и спомагателни кораби; военноморски бази; дивизион подводници; група морски специални сили; брегови ракетно-артилерийски дивизион и формирования за бойно осигуряване и поддръжка.

2.1.5. Съвместно командване на специалните операции.

Съвместното командване на специалните операции (СКСО) извършва планиране, изграждане и развитие на необходимите способности за изпълнение на специални операции по суша, въздух и вода, самостоятелно и с координиране и поддръжка от въоръжените сили. Съвместното командване на специалните операции осъществява командването и управлението на пряко подчинените му формирования за специални операции, както и управлението на придаваните формирования при провеждане на специални операции на или извън територията на страната.

Силите за специални операции развиват и поддържат способности по мисиите на въоръжените сили, както следва:

По мисия „Отбрана“ – за планиране и провеждане на специални операции по военно подпомагане, специално разузнаване и директни действия; участие в съюзни операции по колективна отбрана на и извън територията на страната;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за участие в международни операции в отговор на кризи извън територията на страната за гарантиране на мира и сигурността; за изпълнение на мерки за укрепване на доверието и сигурността;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – с изградените способности провеждат операции за подпомагане на органите за сигурност, противодействие на тероризма, спасяване на заложници; оказват помощ при бедствия и кризи от невоенен характер.

Нивото на амбиция за развитие на Съвместното командване на специалните операции е достигането на способности за планиране и провеждане на специални операции от компонент за специални операции до ниво операция с ограничен мащаб.

Важно условие за придобиване на необходимите способности и развитието на Съвместното командване на специалните операции е реализацията на основните проекти за модернизация, свързани с изграждане на център за подготовка на силите за специални операции, технически център за поддръжка и ремонт на автомобилната техника, придобиване на стрелково въоръжение, модернизация и развитие на системата С4И, придобиване

на екипировка, парашутна материална част, походно и лагерно имущество, както и придобиване на бойни бронирани машини.

Към 2026 г. организационната структура на Съвместното командване на специалните операции ще включва: Съвместно командване на специалните операции; групи „Специални сили“; формирования за бойно осигуряване, поддръжка и подготовка.

2.1.6. Командване за логистична поддръжка.

Командването за логистична поддръжка (КЛП) е структура на оперативното ниво, която ще осъществява логистична поддръжка на Българската армия в мирно време, на въоръжените сили във военно време и поддръжка на силите на НАТО на територията на Република България.

За изпълнение на задачите по логистичната поддръжка, произтичащи от мисиите на въоръжените сили, Командването за логистична поддръжка ще поддържа и развива следните способности:

По мисия „Отбрана“ – за извършване на съвместната логистична поддръжка на развърщането на въоръжените сили и в хода на отбраната на страната; логистична поддръжка на националните формирования, определени за участие в колективни отбранителни действия извън територията на страната; оказване на военна помощ като част от поддръжка като страна домакин на съюзнически сили и организации, които са разположени, действат или преминават през територията на страната;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за осъществяване на логистичната поддръжка на национални формирования, предвидени за участие в мисии и операции на НАТО, ЕС, ООН, ОССЕ и други коалиционни формати;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – за оказване на помощ на държавната и местната власт за реагиране при бедствия и кризи от невоенен характер; за оказване съдействие на органите на гранична полиция по охрана на държавната граница.

Нивото на амбиция за развитие на Командването за логистична поддръжка е постигане на способности за планиране и провеждане на логистична поддръжка на операция с ограничен мащаб и изпълнение на военните ангажименти по поддръжката като страна домакин.

От изключителна важност за развитието на Командването за логистична поддръжка е реализацията на проекти за модернизация – „Способности за изпълнение на задачи по приемане, разполагане и последващо придвижване на собствени и съюзни сили при участие в съвместни операции“ и „Развитие на способности за транспортно осигуряване на Българската армия“.

Командването за логистична поддръжка ще се формира на основата на бригада „Логистика“, както и други логистични формирования от състава на Съвместното командване на силите.

Базите за съхранение на материални ресурси от състава на Командването за логистична поддръжка, съхраняващи излишни за въоръжените сили въоръжение, техника, боеприпаси и други движими вещи, ще се разформират след освобождаването им от съхраняваните излишъци, като квотата от личен състав на разформираните бази ще се пренасочи към други формирования на Командването за логистична поддръжка за осигуряване изграждането и поддържането на способности за логистична поддръжка и изпълнение на ангажменти по поддръжка от страната домакин.

Към 2026 г. организационната структура на Командването за логистична поддръжка ще включва: Командване за логистична поддръжка; мобилни формирования за транспорт на товари и приемане, разполагане и последващо придвижване; бази за съхранение на материални ресурси; бази за ремонт на техника и контрол качеството на ГСМ и техническо имущество за ГСМ и Център за осигуряване.

2.1.7. Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана.

Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана (ККИПКО) е структура на оперативно ниво, предназначена да осъществява комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на органите и пунктовете за ръководство, командване и управление на страната и въоръжените сили на стратегическо ниво.

За изпълнение на задачите, произтичащи от трите мисии на въоръжените сили, Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана изгражда, поддържа и развива способности, както следва:

По мисия „Отбрана“ – за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на държавното военновременно управление и на системата за командване и управление на стратегическото ниво, както и защитен информационен обмен на национална и съюзна класифицирана информация в интерес на стратегическото ниво;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на националния контрол на формированията, участващи в международни мисии и операции в отговор на кризи извън територията на страната;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – с изградените способности допринася за киберотбраната

на критичната инфраструктура и предоставя допълнителен комуникационно-информационен ресурс.

Нивото на амбиция за развитие на Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана е достигане на способности за планиране и осигуряване на условия за работа на органите за държавното военновременно управление и комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на системата за командване и управление на стратегическото ниво в стационарни и полеви условия.

Важни условия за придобиване на необходимите способности са пълното изграждане на Комплексната автоматизирана система, завършването на процеса на цялостна модернизация на стационарната комуникационна система на Българската армия, технологичното и кадровото развитие на Центъра за управление и киберотбрана, пълното развитие на мрежата за защитен обмен на национална класифицирана информация до ниво „Поверително“ КИС „ЩИТ“ и мрежата за защитен обмен на класифицирана информация на НАТО до ниво „Секретно“ NATO Secret Wide Area Network.

Към 2026 г. организационната структура на Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана ще включва: Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана; Стационарна опорна комуникационна мрежа; Комуникационно-информационен център; центрове за киберотбрана, управление, осигуряване, инженерингова дейност и ремонт.

2.2. Структури на пряко подчинение на министъра на отбраната.

2.2.1. Военномедицинска академия.

Военномедицинска академия (ВМА) е съвременен лечебно-диагностичен, научен и учебен център, чиято мисия е да опазва и възстановява здравето на военнослужещите и цивилните служители от Министерството на отбраната, БА и структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната (СППМО) и да оказва помощ на националното здравеопазване.

Организационната структура на Военномедицинска академия включва многопрофилни болници за активно лечение, болници за продължително лечение и рехабилитация, медицински пунктове на Министерството на отбраната, СППМО и военните формирования и специализирани звена, определени в правилника за устройството на дейността ѝ.

Основното предизвикателство до 2026 г. ще бъде усъвършенстването на лечебно-диагностичните и евакуационните възможности и поддържането на медицинско осигуряване, адекватно на структурата, мисиите и задачите на войските и силите с възможност за ефек-

тивно използване на наличните ресурси. Ще продължат усилията за усъвършенстване и модернизиране на клиничната база, особено в направленията на спешна медицинска помощ и специалности, свързани с лечението на увреждания – аналог на бойната травма, за да се повишат способностите за медицинското осигуряване на въоръжените сили.

Развитието на способностите на ВМА ще осигури изпълнение на задачите, произтичащи от мисиите на ВС и Закона за лечебните заведения, и на поетите ангажменти в областта на медицинското осигуряване съгласно „Цели за способности 2021“.

С цел оптимизиране на специалната медицинска подготовка на различни категории медицински състав от въоръжените сили на Република България се планира създаване на Военномедицински симулационен тренировъчен център към ВМА. Специалната подготовка ще е фокусирана върху придобиване на теоретични знания и преди всичко практически умения за оказване на спешна медицинска помощ, съобразена с тактическите условия и с изискванията за своевременност и приемственост при нейното оказване на бойното поле.

Планира се изпълнение на проект за придобиване на оперативни съвместими и оборудвани с необходимата медицинска апаратура санитарни автомобили за наземна медицинска евакуация за силите за незабавно действие, за декларираните военни формирования, за нуждите за поддръжка от страната домакин и др. С придобиването им ще се оптимизира военномедицинското осигуряване при изпълнение на задачите, които изпълнява военномедицинската служба по трите мисии на Въоръжените сили.

За усъвършенстване на възможностите за медицинско осигуряване на бригадите при участието им в операции се предвижда инициране на проект за придобиване на съвременни военнопoleви медицински формирования тип „Роля 2 – Базова“.

2.2.2. Военна академия „Георги Стойков Раковски“.

Военна академия „Г. С. Раковски“ през периода 2021 – 2026 г. ще продължи да се утвърждава като единствената структура, която подготвя кадри за регулираните професии „Офицер за оперативно ниво на управление“ и „Офицер за стратегическо ръководство на отбраната и въоръжените сили“, а освен това да провежда редица квалификационни курсове както за въоръжените сили, така и за ръководни кадри от централната и териториалната администрация.

За да продължи успешната реализация на своята мисия, през периода 2021 – 2026 г. Академията ще:

- разшири обхвата и ще поддържа способности за генериране на нови знания в областта на сигурността, отбраната и въоръжените сили;
- увеличи обема и качеството на научно-изследователската дейност предвид завишените критерии за тази дейност по отношение акредитационните процедури;

- подготви за акредитация на нова/и специалност/и на образователно-квалификационна степен „бакалавър“ в професионално направление „Национална сигурност“;

- осигури условия за поддържащо обучение и квалификация, съпътстващи и осигуряващи професионалното развитие на военнослужещите и цивилните служители.

2.2.3. Служба „Военно разузнаване“.

Служба „Военно разузнаване“ (СВР), като част от основните елементи на системата за защита на националната сигурност предоставя разузнавателен продукт за формиране и реализиране на държавната политика в областта на националната сигурност и отбраната, отбранителното планиране, изпълнението на задачите и осигуряване на сигурността на българските военни контингенти, участващи в операции и мисии на НАТО, ЕС и ООН, трансформацията, модернизацията и развитието на въоръжените сили и изпълнението на ангажиментите на страната към разузнавателните общности на НАТО и ЕС и към партньорските служби, и в този контекст да осъществява ранно предупреждение за рисковете и заплахите за националната сигурност и отбраната на Република България.

Служба „Военно разузнаване“ трябва да разполага с необходимите способности за наблюдение и разузнаване в пълния спектър от операции и за добиване на информация от въздушното, земното, морското, електромагнитното и киберпространството в реално време. В отговор на изменението в средата на сигурност и новопоявилите се рискове и заплахи от ключово значение е придобиването на нови, специфични способности за добиване, анализ и обмен на разузнавателна информация.

Служба „Военно разузнаване“ изготвя аналитични информационни продукти по глобални и регионални проблеми, както и на разузнавателни експертизи, подпомагащи процесите на отбранително планиране, изграждането и придобиването на нови способности от въоръжените сили на Република България.

Целите, които си поставя Служба „Военно разузнаване“, са поэтапно развитие на съществуващите и придобиване на нови способности за стратегическо разузнаване, обработка и анализ на разузнавателната информация, бързо и гъвкаво пренасочване на разузнавателните и аналитичните ресурси при кризисни ситуации.

Нивото на амбиция за военното разузнаване е то да изгражда и развива способности за: единна комуникационна система на разузнаването за обмен на разузнавателна информация на стратегическо, оперативна и тактическо ниво; „Съвместни ефекти“ при провеждане на информационни операции; Стратегически разузнавателен информационен център; информационно осигуряване и разузнавателна поддръжка на Върховното главно командване, щабовете, войските и силите; киберразузнаване; електронно разузнаване; геопространствено разузнаване; разузнаване чрез изображения.

2.2.4. Служба „Военна полиция“.

Служба „Военна полиция“ (СВП) е специализирана служба за обществен ред на пряко подчинение на министъра на отбраната, която осъществява дейности по поддържането на реда и сигурността в Министерството на отбраната, структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия.

Нейната роля е да осигурява необходимите условия за изпълнение на мисиите, функциите и задачите на въоръжените сили. Като специализирана част от въоръжените сили Служба „Военна полиция“ поддържа придобитите и развива нови военнополитейски способности, като осигурява военнополитейска поддръжка на формиранията от въоръжените сили в пълния спектър на военнополитейската дейност.

За изпълнение на основната си роля служба „Военна полиция“ изпълнява комплекс от задачи, произтичащи от трите мисии на въоръжените сили на Република България, като поддържа и развива способности за изпълнение на следните основни задачи:

По мисия „Отбрана“ – военнополитейска поддръжка на действията на въоръжените сили; охрана и защита на обекти от стратегическо значение за националната сигурност; осигуряване на обществен ред на мероприятия, охрана на обекти и лица; контрол на придвижванията на личен състав и транспортни средства от въоръжените сили; провеждане на антитерористична дейност във взаимодействие с други органи от сектора за сигурност или самостоятелно;

По мисия „Подкрепа на международния мир и сигурност“ – участие в многонационални операции в отговор на кризи, предотвратяване на конфликти, дейности по контрол на въоръженията, неразпространение на оръжия за масово унищожение, техните носители и материалите за производството им;

По мисия „Принос към националната сигурност в мирно време“ – подпомагане на действията на националните институции, чрез предоставяне на налични подготвени формирания в рамките на съществуващите

способности, съгласно разработените планове; предотвратяване, пресичане и противодействие на замислени или подготвени терористични актове и намаляване на рисковете от извършването им и участие в операции по задържане и неутрализиране на терористични, екстремистки и престъпни групи; защита на застрашени стратегически обекти; противодействие на посегателства срещу икономическата и финансова сигурност на Министерството на отбраната и Българската армия; кражби на оръжие, бойни припаси и взривни вещества и разпространение и употреба на наркотични вещества.

Поддържането и развитието на придобитите и изграждане на нови военнополитейски способности на служба „Военна полиция“ ще се извърши поетапно, като това ще стане за сметка на сегашния личен състав и при необходимост с вътрешно реструктуриране.

2.2.5. Национален военен университет „Васил Левски“.

Националният военен университет „Васил Левски“ през периода 2021 – 2026 г. ще продължи да гарантира добра подготовка на своите обучаеми, акредитираните професионални направления и специалности и управлението на учебния процес.

Националният военен университет „Васил Левски“ ще насочи усилия към акредитиране на професионално направление 5.1 „Машинно инженерство“ и 5.7 „Архитектура, строителство и геодезия“ и специалности в тези професионални направления.

От 2021 г. за подготовката на по-голям брой български граждани за защита на Отечеството и подобряване комплектуването на военните формирания с резервисти и запасни в Университета ще стартира обучение на българските граждани за „срочна служба в доброволния резерв“.

За унифициране и оптимизиране на началната военна подготовка и с цел провеждане на единен подбор и прием на военнослужещи за нуждите на въоръжените сили ще се създаде Единен център за начална военна подготовка.

2.2.6. Висше военноморско училище „Никола Йонков Вапцаров“.

Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ през периода 2021 – 2026 г. ще продължи да изпълнява своята мисия да подготвя висококвалифицирани специалисти и лидери за въоръжените сили на Република България, за сектора за националната сигурност и за националното стопанство в съчетание с научноизследователска и иновационна дейност и приложни изследвания.

През 2021 г. Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ ще придобие научноизследователски кораб, който ще изпълнява задачи по изследователска дейност, като па-

ралелно и в допълнение на това ще осигурява практика за обучаемите. Научно-изследователският кораб ще осигурява и потребностите на Военноморските сили за хидрографски и хидрологични изследвания, както и ще изпълнява и други задачи в интерес на сигурността и отбраната.

През 2022 г. ще започне функционирането си изграждащият се към момента Учебен център по кибероперации. Освен за провеждане на ежедневен учебен процес в лабораториите и кабинетите от центъра ще се провеждат симулации на различни киберситуации (атаки, инциденти и др.).

През 2023 г. ще се въведе в експлоатация дълбоководен басейн на територията на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“. Съоръжението ще осигури в пълен обем международните и националните изисквания и стандарти за работа и евакуация под вода, подготовката на екипажи и водолази за изпълнението на различни евакуационни процедури и процедури по търсене и спасяване под вода.

2.2.7. Висше военновъздушно училище „Георги Бенковски“.

Висшето военновъздушно училище „Г. Бенковски“ през периода 2021 – 2026 г. ще продължи да подготвя висококвалифицирани специалисти за българските Военновъздушни сили и гражданската авиация и ще осигурява научно трансформацията на Военновъздушните сили и развитието на въздухоплавателния сектор на Република България, чрез подготвяне на висококвалифицирани специалисти с висше образование, провеждане на висококачествени научни изследвания и предоставяне на компетентна научна експертиза в областите на техническите, авиационните и военните науки.

Висшето военновъздушно училище „Г. Бенковски“ като единен център за комплексно авиационно образование планира да се изградят способности, свързани със:

- придобиване на леки учебни самолети;
- развитие на инфраструктура за летателна и техническа експлоатация;
- разработване на качествено нова учебна документация за обучение на курсанти и студенти, синхронизирана с изискванията на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и Международната организация за гражданска авиация (ICAO) за обучение на авиационен персонал, с отчитане на утвърдените стандарти в НАТО и ЕС;
- разкриване на нови професионални направления за подготовка – 3.7 „Администрация и управление“ и 5.3 „Комуникационна и компютърна техника“; разкриване на съвместни програми с авиационни компании и Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“;

– създаване условия за обучение на чуждестранни студенти и актуализиране на предлаганите курсове, включително и за професионални пилоти CPL(A);

– разработване на съвместни проекти с професионални гимназии по професия „Авиационен техник“.

2.2.8. Национална гвардейска част.

Националната гвардейска част (НГЧ) е представително военно формирование на пряко подчинение на министъра на отбраната.

Националната гвардейска част участва в провеждането на представителни и официални церемонии, протоколни мероприятия и военни ритуали с национално и държавно значение. С дейността си участва във формирането и поддържането на патриотична мотивация и национален дух сред обществото, както и в утвърждаване на българската национална идентичност и държавност.

Националната гвардейска част организира и провежда отдаването на военни почести на пристигащите на официални посещения, чуждестранни държавни глави и други официални лица съгласно Закона за Държавния протокол, Устава за войсковата служба на въоръжените сили на Република България и Правилника за структурата, организацията и реда за използване на НГЧ.

Националната гвардейска част разработва и организира изпълнението на нови военни церемонии и ритуали с цел пропагандиране на националните военни и духовни ценности и за утвърждаване на българската държавност и традиция.

2.2.9. Военно-географска служба.

Военно-географската служба (ВГС) е военно формирование за осигуряване на геоинформация и извършване на специализирани дейности по Закона за геодезията и картографията и е структура на пряко подчинение на министъра на отбраната.

Военно-географската служба поддържа и развива способности за своевременно производство на цифрова и аналогова географска (без метеорологична и хидрографска) информация и нейното разпространение, за обмен на географска информация и услуги в стандартни формати, и за прилагане одобрени от НАТО геопространствени стандарти за производство и осигуряване на оперативна съвместимост.

Военно-географската служба ще повиши изискванията към информацията за географското пространство, по отношение на обхват, актуалност, достоверност, своевременност и съвместимост за създаване и тиражиране на информационни продукти и цифрови данни за земната повърхност и елементите от местността, за осигуряване изпълнението на отговорностите към националната и колективната система за сигурност.

2.2.10. Централно военно окръжие.

Централното военно окръжие (ЦВО) е военно формирование от състава на въоръжените сили на пряко подчинение на министъра на отбраната.

Централното военно окръжие отговаря за комплектуването с ресурси на военните формирования от въоръжените сили в мирно и военно време, комплектуването с ресурси структурите от системата за национална сигурност на Република България във военно време и за подготовка на българските граждани за отбрана на страната и действия при кризи от военен характер.

Ролята на Централното военно окръжие е да осигури с ресурси резерва на въоръжените сили за изпълнение на задачите, произтичащи от трите мисии.

За изпълнение на тази роля Централното военно окръжие изгражда, поддържа и развива способности, за създаване, водене и съхранение на регистри и военнотчетни документи на ресурсите от доброволния резерв и запаса за мирно и военно време, осигуряване на мобилизационни ресурси за комплектуване на военните формирования/структурите от въоръжените сили при провеждане на частична или пълна мобилизация, планиране и провеждане на мероприятия за набиране на кандидати за военна служба, за служба в доброволния резерв и за обучение във висшите военни училища.

2.2.11. Централен артилерийски технически изпитателен полигон.

Централният артилерийски технически изпитателен полигон (ЦАТИП) е военно формирование от въоръжените сили на пряко подчинение на министъра на отбраната за извършване на полигонни и лабораторни изпитвания на оръжие, боеприпаси, взривни вещества и пиротехнически изделия (ОБВВПИ) и елементи за тях за нуждите на Министерството на отбраната, Българската армия и структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната, както и за нуждите на други физически, юридически лица и организации.

Централният артилерийски технически изпитателен полигон поддържа и развива способности за изпълнение на задачи, свързани с полигонни и лабораторни изпитвания на ОБВВПИ и елементи за тях, съответстващи на изискванията на стандартизационните споразумения на НАТО и Европейския съюз.

2.2.12. Комендантство – МО.

Комендантство – МО е структура на пряко подчинение на министъра на отбраната, осигуряваща ежедневното функциониране на Министерството на отбраната, чрез снабдяване с комуникационна и компютърна техника и осигуряване на консумативи, резервни части

и техническата поддръжка; материално-техническото снабдяване с движими вещи и транспортно осигуряване. Комендантство – МО осигурява изпълнението на ангажиментите на Министерството на отбраната по българското участие в Центъра за изследване, изграждане и усъвършенстване на способности на НАТО за управление на кризи и реагиране при бедствия (CMDR COE) и в Щабния елемент за интегриране на сили на НАТО (NFIU).

Прегледът на отбраната идентифицира недостиг от способности за осигуряване функционирането на Министерството на отбраната при обявяване на положение на война, военно положение или извънредно положение.

Изграждането на необходимите способности ще се осъществи поетапно, като Комендантство – МО ще се реорганизира без изменение на личния състав.

IV. Ръководство, командване и управление.

Запазват се обособените политическо ниво за ръководство и контрол на отбраната и три нива на ръководство, командване и управление на въоръжените сили: стратегическо, оперативно и тактическо.

Политическото ниво на ръководство и контрол на отбраната включва Народното събрание, президента на републиката, Министерския съвет и министъра на отбраната. То задава политиките по отношение на сигурността и отбраната, свежда политическите указания към стратегическото ниво и осъществява контрол за тяхното изпълнение.

Политическото ниво поставя задачи и на другите министерства, ведомства и държавни структури, имащи законово разпоредени отговорности по отбраната на страната, и осъществява контрол по тяхното изпълнение.

Стратегическото ниво на ръководство, командване и управление на въоръжените сили се осъществява от президента на републиката (в качеството му на върховен главнокомандващ на въоръжените сили за военно време), министъра на отбраната и началника на отбраната, подпомагани от Щаба на отбраната и общата и специализираната администрации на Министерството на отбраната.

Началникът на отбраната, подпомаган от стратегическия военен щаб (Щаба на отбраната), трансформира политическите указания във военни действия, мисии и операции; предоставя военна експертиза за вземане на обосновани политически решения в областта на отбраната; ръководи изграждането на отбранителните способности и развитието на въоръжените сили, предварителното планиране и планиране в отговор на криза; ръководи, координира и синхронизира процесите на оперативното ниво; осъществява координацията и взаимодействието с военните органи на НАТО и ЕС.

Оперативното ниво на командване и управление включва командирите на Съвместното командване на силите, Сухопътните войски, Военновъздушните сили, Военноморските сили, Съвместното командване на специалните операции, Командването за логистична поддръжка и Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана, подпомагани от техните щабове.

Усилията на оперативното ниво се съсредоточават за планиране, подготовка и провеждане на самостоятелни или съвместни операции за постигане на заповяданите цели; подготовка на войските и силите; поддържане на всеобхватна ситуационна осведоменост; взаимодействие и координиране на действията на тактическите формирования. В съвместна операция Съвместното командване на силите осъществява оперативното командване и управление на придадените за операцията компоненти, оценява изпълнението на фазите от операцията и организира взаимодействието и координацията със съюзния оперативен командир.

Тактическото ниво на командване и управление включва командирите (началниците), подпомагани от техните щабове, които осъществяват тактическо командване и управление на подчинените им военни формирования от състава на Съвместното командване на силите, видовете въоръжените сили, Съвместното командване на специалните операции, Командването за логистична поддръжка, Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана и структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната.

Тактическото ниво (Компоненти от видовете въоръжени сили, Съвместното командване на специалните операции и формирования) води операции и тактически действия за постигане на заповяданите цели.

Командната структура на въоръжените сили представлява съвкупност от структурни елементи, образуващи йерархия в трите нива на командване и управление (стратегическо, оперативное и тактическо). Тя определя разделение на правомощията в процеса на функциониране на системата за командване и управление и се изразява във връзките и взаимоотношения между нивата и звената на управление в тяхното единство и подчиненост.

Командната структура на въоръжените сили включва: Върховното главно командване (във военно време), Министерството на отбраната с интегриран в него Щаб на отбраната, Съвместното командване на силите, Командване на Сухопътните войски, Командване на Военновъздушните сили, Командване на Военноморските сили, Съвместно командване на специалните операции, Командване

за логистична поддръжка и Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана.

Развитието на командната структура ще се фокусира върху адаптиране на архитектурата на стратегическо и оперативное ниво, насочено към бърз преход от изпълнение на задачи в мирно време към такива при криза и конфликт, както и към повишаване на гъвкавостта в определянето на ефективна система за командване и управление за всяка конкретна операция.

Оперативното ниво ще се трансформира към организация, максимално близка до необходимата за провеждане на мисии и операции, в което командирите на командванията и видовете въоръжени сили са непосредствено подчинени на началника на отбраната и осъществяват командването и управлението на подчинените им военни формирования.

На тактическо ниво командванията на формированията ще се адаптират за използване на пълните възможности на постъпващите нови образци въоръжение и техника и в съответствие с тенденциите в съюзните изисквания за оперативна съвместимост. Прилагането на архитектурния подход в изграждането на системата за командване и управление ще оптимизира ефективното използване на способностите за постигане на оперативните цели.

Командната верига на въоръжените сили е съставна част на системата за командване и управление, която показва последователност или ред на подчиненост от най-старшия до най-младшия командир/началник, посредством която се осъществява командването и управлението, при спазване принципите на организационна подчиненост, интегриране, единоначалие и йерархия в правомощията на командирите и началниците.

Характерът на изпълняваните задачи налага трансформиране на командната верига на въоръжените сили, така че тя да осигурява необходимата гъвкавост и свобода на действие на компонентите и формированията, като поставя мисийното командване като същностна, концептуална основа на командването и управлението. Този подход ще създаде условия за ефективно постигане на целите и ефикасност в използването на ресурсите.

За всяка операция началникът на отбраната, използвайки командната структура на въоръжените сили, определя елементите в конкретна система за командване и управление, осигуряваща постигането на целите чрез ефективни действия на компонентите и формированията, надеждна поддръжка и осигуряване. Основните фактори, определящи архитектурата на системата за командване и управление, са типът на планираната операция, осигуряване на плавен и управляем преход между фазите.

V. Численост на въоръжените сили.

За изпълнение на възложените мисии и задачи въоръжените сили ще поддържат обща численост не по-малка от 43 000 души, в това число 3000 души доброволен резерв.

Към 31 декември 2026 г. съотношението на личния състав за мирно време, без доброволения резерв, по категории военнослужещи и цивилни служители ще бъде, както следва:

– военнослужещи/цивилни служители – 81 на сто/19 на сто;

– военнослужещи – офицери, офицерски кандидати, сержанти/старшини, войници/матроси – 23 на сто/2 на сто/32 на сто/43 на сто;

– офицери¹ по военни звания – полковник/капитан I ранг, подполковник/капитан II ранг, майор/капитан III ранг, младши офицерски звания – 7 на сто/13 на сто/20 на сто/60 на сто.

Относителният дял на числеността на структурите от Българската армия ще бъде, както следва:

– Съвместно командване на силите и военни формирования на пряко подчинение на командира на Съвместното командване на силите – 3 на сто;

– Сухопътни войски – 45 на сто;

– Военновъздушни сили – 22 на сто;

– Военноморски сили – 13 на сто;

– Съвместно командване на специалните операции и военни формирования на пряко подчинение на командира на Съвместното командване на специалните операции – 4 на сто;

– Командване за логистична поддръжка и военни формирования на пряко подчинение на командира на Командването за логистична поддръжка – 8 на сто;

– Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана и военни формирования на пряко подчинение на командира на Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана – 5 на сто.

С постигането на тези съотношения ще се подобри ефикасността на изпълнение на задачите в рамките на разполагаемите прогнозни финансови ресурси за периода 2021 – 2026 г.

За намаляване на съществуващия некомплект от личен състав във въоръжените сили, както и за създаване на условия за повишаване на мотивацията на хората в отбраната, наемането и задържането им на служба, усилията ще бъдат съсредоточени върху предприемане и прилагане на мерки, насочени към:

– провеждане на конкурси за приемане на военна служба и непосредствено обучение на военнослужещите по начална военна подготовка в Единен център в НВУ „Васил Левски“;

¹ В съотношенията на офицерите по звания не се включват военнослужещите от служба „Военно разузнаване“, служба „Военна полиция“, военните академии и висшите военни училища.

– определяне на нови времеви параметри за преминаването на военната служба, договорите за нея и промяна на условията, размерите и реда за изплащане на допълнителните възнаграждения;

– промяна в модела за кариерно развитие на военнослужещите, с ясно очертани етапи, съобразени с придобиването на образование и квалификация;

– разработване на адекватна политика по осигуряване ползването на имоти от жилищния фонд на Министерството на отбраната, включително и определяне на компенсационни суми, съразмерни на пазарните наемни цени по гарнизони;

– разработване на компенсационни механизми за служба в икономически развитите райони на страната.

За военно време въоръжените сили ще се допълват с военни формирования и структури в съответствие с решение на Народното събрание. Военните формирования ще се комплектуват/доокомплектуват със запасни и техника-запас съгласно Закона за резерва на въоръжените сили на Република България.

За подобряване на мобилизационните способности на страната и повишаване готовността на въоръжените сили за защита на Отечеството ще се въведат нови възможности за доброволна служба във въоръжените сили за българските граждани – „срочна служба в доброволния резерв“. Срочната служба в доброволния резерв ще включва период от време (до 6 месеца), през който пълнолетен български гражданин преминава военна подготовка и изпълнява задачи в състава на военни формирования от въоръжените сили като резервист, което ще спомогне за реализиране на подготовката на по-голям брой български граждани за защита на Отечеството и ще подобри и окомплектоването на военните формирования с резервисти и със запасни.

VI. Комплектуване с основно въоръжение и бойна техника.

Комплектуването на въоръжените сили с основно въоръжение и бойна техника е съгласно таблицата.

ТАБЛИЦА
за комплектуване на въоръжените сили с основно въоръжение и техника

Основно въоръжение и техника	Към 31.12.2026 г.
Съвместно командване на силите	
бойни бронирани машини	6
Сухопътни войски	
танкове	90
бойни бронирани машини	410

Основно въоръжение и техника	Към 31.12.2026 г.
артилерийски системи над 100 мм	202
безпилотни летателни системи	18
Военновъздушни сили	
бойни самолети	34
транспортни самолети	8
учебни самолети	18
бойни вертолети	6
транспортни вертолети	17
учебни вертолети	6
зенитноракетни комплекси	18
радиолокационни системи	20
безпилотни летателни системи	2
Военноморски сили	
бойни кораби	9
кораби за бойна поддръжка	10
спомогателни кораби	7
плаващи средства и съоръжения	17
вертолети	3
безпилотни летателни системи	2
Съвместно командване на специалните операции	
бойни бронирани машини	79
безпилотни летателни системи	1
Национален военен университет „В. Левски“	
танкове	12
бойни бронирани машини	16
артилерийски системи над 100 мм	16
Висше военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“	
спомогателни кораби	4

VII. Логистична поддръжка.

Логистичната поддръжка на въоръжените сили ще се извършва чрез оптимално съчетаване на ресурсните възможности на националната икономика с формите на многонационалната логистична поддръжка. Ще се използват по-активно възможностите на агенциите на НАТО и възможностите, свързани с участие в програми, проекти и инициативи на Алианса и ЕС, както и със съюзници в двустранен или многостранен формат. Насоката е към изграждане и функциониране на гъвкава и ефективна логистична поддръжка, ориентирана към реалните потребности на въоръжените сили.

Развитието на Системата за логистично осигуряване, както и нейната релевантност със Системата за командване и управление на въоръжените сили, изисква оптимизиране на процесите по координиране и осигуряване на планирането, взаимодействието и изпълне-

нието на логистичните дейности, свързани с приемане, съхранение, обслужване, раздаване и транспортиране на материални ресурси от всички класове, както в зоната на операцията, така и извън нея. За осъществяване реализацията на тези дейности на оперативно ниво се формира Командване за логистична поддръжка в състава на Българската армия, пряко ангажирано, както с логистичното осигуряване на националните сили, така и с изпълнение на необходимия спектър от дейности по оказване на военна помощ на съюзнически сили на територията на страната.

В съответствие с обособените нива за ръководство, командване и управление на въоръжените сили Системата за логистично осигуряване се изгражда на трите нива: стратегическо, оперативно и тактическо.

Основен орган за управление на логистичното осигуряване на стратегическо ниво е дирекция „Логистика“ в Щаба на отбраната. Дирекцията е орган за изготвяне на военно-експертни оценки в областта на логистиката. Дирекцията подпомага министъра на отбраната и началника на отбраната при осъществяване на техните правомощия по ръководство и командване на въоръжените сили по изпълнение на трите мисии. Планира, координира и контролира логистичното осигуряване на стратегическо ниво.

Управлението на логистичното осигуряване в Българската армия на оперативно ниво се осъществява от Командването за логистична поддръжка и отдели/отделения „Логистика“ от състава на СКС, командванията на видовете въоръжени сили, СКСО и ККИПКО. Отделите/отделенията „Логистика“ в СКС, СВ, ВВС, ВМС, СКСО и ККИПКО подпомагат дейността на командирите си в планирането, организирането и управлението на всички дейности, свързани с логистичното осигуряване на подчинените им военни формирования.

На тактическо ниво, в непосредствено подчинение на командирите на СКС, СВ, ВВС, ВМС, СКСО, КЛП и ККИПКО се изграждат логистични формирования със способности, осигуряващи изпълнението на техните функции и задачи.

Във видовете въоръжени сили и родовете войски за организиране на логистичната поддръжка, в непосредствено подчинение на командирите на бригади/бази/полкове/батальони и приравнени на тях са изградени изпълнителски логистични структури, съобразно спецификата на вида въоръжена сила (род войска) и способностите, които те трябва да притежават за осигуряване на войските и силите при изпълнение на поставените им задачи.

Приоритет за Системата за логистично осигуряване на въоръжените сили е изграж-

дането и постигането на пълни оперативни способности на Командването за логистична поддръжка.

Основните дейности по поддръжка от страната домакин ще бъдат свързани със:

- формиране, поддържане и развитие на структури със способности за оказване на военна помощ по поддръжка като страна домакин;

- организиране на дейностите по приемане, разполагане и по следващо придвижване на сили на НАТО на територията на страната;

- създаване на оптимална организация за използване на граждански и военни ресурси, осъществяване на координация между държавните органи при оказване на поддръжка от Република България като страна домакин на сили на НАТО при провеждане на учения и операции на територията на страната.

Промените в средата на сигурност и нараналите изисквания на Алианса към Република България за предоставяне на поддръжка като страна домакин (ПСД) на съюзнически войски и сили налагат приоритетното изграждане на изпълнителски структури на тактическо ниво със способности, осигуряващи изпълнение на дейностите по оказване на военна помощ, като съставна част на ПСД.

Съхранението на големи количества излишни материални ресурси е проблем, изискващ ангажирането на личен състав за тяхното съхранение, поддържане и охрана, както и съответните финансови ресурси за тази цел. Налице е необходимост от оптимизиране на базите за съхранение на материални ресурси от състава на КЛП в периода 2023 – 2026 г.

Реализирането на тези дейности ще допринесе за освобождаване на райони и съкращаване на разходите за тяхната поддръжка и ще пренасочи логистичния персонал, извършващ дейности по тяхното съхранение, обслужване и охрана към други логистични формирания за изграждане и развитие на способности по осигуряване на развърщането и поддръжката на въоръжените сили и реализиране дейностите по приемане, разполагане и по следваща поддръжка на съюзнически сили на територията на страната.

Управлението на Системата за логистично осигуряване ще се извършва чрез използване на автоматизирана информационна система за обмен на логистична информация и планиране на логистичната поддръжка.

Ще продължи поддържането и развитието на необходимите медицински способности и структури за постигане на очакваното ниво на медицинско осигуряване на въоръжените сили.

За осъществяване на ефективно медицинско осигуряване на въоръжените сили е изградена единна система, която включва органи

за планиране на медицинското осигуряване в щабовете на трите нива на системата за командване и управление на въоръжените сили и Военномедицинска академия (ВМА). Силите и средствата за медицинското осигуряване се формират на смесен принцип – от състава на ВМА и във формиранията от въоръжените сили.

Основните усилия за оптимизиране на медицинското осигуряване до 2026 г. се насочват към създаване на нови диагностични, лечебни и евакуационни възможности, както и за усъвършенстване на специалната подготовка на различни категории медицински състав.

Ветеринарномедицинската дейност по смисъла на чл. 12, ал. 2 от Закона за ветеринарномедицинската дейност, дейности по смисъла на чл. 25 от Закона за храните, както и дейности по смисъла на чл. 7 от Закона за управление на агрохранителната верига в Министерството на отбраната, структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия, ще се осъществяват от Научноприложния център по военна епидемиология и хигиена от състава на ВМА като специализирано звено, на което са делегирани правомощия с Решение № РД 11-2421/23.10.2020 г. на изпълнителния директор на Българската агенция по безопасност на храните.

VIII. Комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана.

Системата за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на командването и управлението на въоръжените сили се осигурява чрез органите и структурите за планиране, изграждане, развитие, експлоатация и поддръжка на комуникационните, информационните и навигационните системи и системите за киберотбрана в щабовете, войските и силите на стратегическо, оперативно и тактическо ниво на управление в стационарни и полеви условия. Комуникационно-информационната система (КИС) е средата за функциониране на системата за командване и управление на въоръжените сили и осигурява информационния обмен, необходим за взаимодействието на Министерството на отбраната с други министерства и ведомства, както и с НАТО и ЕС.

Организационната единица, отговорна за комуникационно-информационните системи и киберотбрана на стратегическото ниво, подпомага министъра на отбраната при осъществяването на ръководството на структурите, изграждащи Интегрираната комуникационно-информационна система за управление на страната при кризи.

Архитектурата на КИС на въоръжените сили включва комуникационно-информационни възли (КИВ), обхванати от електронна

съобщителна инфраструктура, мрежи, съоръжения, комуникационни, информационни и навигационни елементи, сензорна мрежа, система за управление на КИС на ВС, система за осигуряване и система за защита. Всички системи и мрежи се подчиняват на общи стандарти за предоставяне на електронни съобщителни услуги и критерии за оперативна и техническа съвместимост.

КИС на въоръжените сили се състои от стационарна комуникационна и информационна система, КИС на Съвместното командване на силите – мобилна комуникационна и информационна система, КИС/КИНС на видовете ВС, които съвместно с комуникационните и информационните системи на държавните органи, институции и местната администрация изграждат Интегрирана КИС (ИКИС) на страната за осигуряване на надеждна комуникационна и информационна поддръжка на системата за управление на страната и въоръжените сили в мирно време, при извънредно положение, военно положение или положение на война.

Постоянно действащата КИС на ВС осигурява обмен на информацията между щабове и формированията, поддържа се в денонощно работоспособно състояние чрез носене на постоянно дежурство от щатен личен състав в стационарните КИВ. Изградената КИС работи по утвърдените схеми, графици и данни за мирно време.

КИВ поддържат способности за приемане и предаване на директиви, разпореждания, донесения, други документи и оперативна графическа информация (включително като част от интегрираната система за ПВО и ПРО на НАТО (NATINAMDS)).

Способностите на системата за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана на командването и управлението на въоръжените сили ще се развиват в следните направления: усъвършенстване на политиките по киберотбрана в съответствие с националната рамка и тази на НАТО и ЕС; създаване на органи по киберотбрана на стратегическо, оперативно и тактическо ниво и развитие на структурите по киберотбрана; развитие и поддръжка на техническа инфраструктура за научни изследвания, обучение и тренировки по киберотбрана; усъвършенстване на информационните системи и разширяване на обхвата на мрежовата инфраструктура чрез изграждане и поддръжка на мрежа от центрове за данни на основата на облачните технологии; подобряване на способностите за наблюдение, анализ, реагиране при комуникационни и информационни инциденти и кибератаки и възстановяване ресурсите на комуникационните, информационните и навигационните системи; технологично актуализиране

на навигационните и сензорните системи в съответствие с тенденциите в НАТО и ЕС; унифициране на услугите на КИС на въоръжените сили и съвместяването им с услугите на Единната електронна съобщителна мрежа на държавната администрация и за нуждите на националната сигурност; постигане на необходимата оперативна съвместимост на КИС мрежите на страната с тези от НАТО и ЕС; разширяване на обхвата и функционалностите на мрежите за обмен на класифицирана информация на НАТО до тактическото ниво; увеличаване на способностите на мрежите за обмен на национална класифицирана информация чрез разширяването и защитата им с национално одобрени криптографски средства; усвояване и ускорено въвеждане в експлоатация на съвременни информационни и комуникационни технологии.

Приоритет за ръководството на въоръжените сили е изграждането и постигането на пълни оперативни способности на Командването за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана.

IX. Образование, наука и обучение.

Военно-образователната система подготвя кадри за нуждите на въоръжените сили, системата за национална сигурност и националното стопанство съобразно развитието на военното дело чрез широко прилагане на информационните технологии, симулации и изграждане на съвременни WEB базирани среди.

Военно-образователната система е изградена като централизирана подсистема на системата за подготовка на кадри за въоръжените сили за всички категории военнослужещи за стратегическите, оперативните и тактическите звена и разполага с необходимите инфраструктура, сграден фонд, академичен състав и учебно-материална и полигонна база.

Елементите на военно-образователната система са пряко подчинени на министъра на отбраната и включват:

- Военна академия „Георги Стойков Раковски“;
- Национален военен университет „Васил Левски“;
- Висше военноморско училище „Никола Йонков Вапцаров“;
- Висше военновъздушно училище „Георги Бенковски“;
- Институт по отбрана „Професор Цветан Лазаров“;
- Военномедицинска академия.

Към висшите военни училища функционират професионални сержантски/старшински колежи, които са неразделна част от елементите на военно-образователната система.

Военна академия „Георги Стойков Раковски“, Националният военен университет „Васил Левски“, Висшето военноморско училище

„Никола Йонков Вапцаров“ и Висшето военновъздушно училище „Георги Бенковски“ са акредитирани и оценени от Националната агенция за оценяване и акредитация, имат действащи системи за управление на качеството и отговарят на националните и на европейските изисквания за придобиване на висше образование. Същите поддържат и ще развиват специфични способности за изпълнение на следните дейности:

- обучение за придобиване на висше образование по акредитирани професионални направления и специалности от регулираните професии, както и за придобиване на научна степен „доктор на науките“;

- придобиване и повишаване на квалификация и професионална подготовка на военнослужещи, цивилни служители, служители от други министерства и ведомства и на граждани;

- професионално обучение в професионалните сержантски/старшински колежи на военнослужещи със средно образование;

- извършване на научноизследователска и иновационна дейност и на приложни изследвания;

- обучение в областта на сигурността и отбраната на страната, свързани с други задачи, възложени от министъра на отбраната.

Институтът по отбрана „Проф. Цветан Лазаров“ е научна организация за научни изследвания, научно-приложна дейност и научно-техническо осигуряване в интерес на отбраната на страната в съответствие с утвърдените национални и съюзни стандарти в НАТО и Европейския съюз. Институтът провежда обучение за придобиване на степен на висше образование в образователна и научна степен „доктор“, както и за придобиване на научна степен „доктор на науките“.

Военномедицинската академия осъществява следдипломно обучение на лекари и фармацевти за придобиване на специалност в системата на здравеопазването, клинично и практическо обучение на студенти, курсанти и стипендианти, специализирана военномедицинска подготовка, обучение за придобиване на степен на висше образование в образователна и научна степен „доктор“, както и за придобиване на научна степен „доктор на науките“.

Обучаващите се във Военна академия „Г. С. Раковски“ и висшите военни училища студенти запълват свободния капацитет от обучаеми, определен от Националната агенция за оценяване и акредитация.

Във Военна академия „Г. С. Раковски“ и висшите военни училища да продължи реализацията на възможността за разкриване на спомагателни длъжностни разписания за цивилни служители до 20 на сто от числеността по основни длъжностни разписания,

като финансовото осигуряване ще бъде за сметка на реализираните собствени приходи.

Усилията във военно-образователната система в периода ще бъдат насочени към развитие на процесите, свързани със:

- обучение на висококвалифицирани специалисти за нуждите на въоръжените сили, подготвени за прилагане на съвременни тактики по водене на бойни действия в съчетание с използване на дистанционно управляеми системи и изкуствен интелект;

- актуализиране на настоящата и разработване на нова учебнопланова документация по специалностите от професионално направление „Военно дело“ с оглед развитието на технологиите и военното дело в съответствие със стандартите на НАТО и ЕС;

- интегриране на професионалната подготовка в учебните планове на специалностите „Организация и управление на военни формирования на тактическо ниво“ и „Организация и управление на военни формирования на оперативно ниво“ от професионално направление „Военно дело“;

- повишаване квалификацията на офицерите с военно звание „капитан“/„капитан-лейтенант“ и „майор“/„капитан III ранг“ чрез обучение в курс, свързан с подготовката за кандидатстването им във Военна академия „Г. С. Раковски“ по специалността „Организация и управление на военни формирования на оперативно ниво“ или приравнена на нея специалност в чужбина;

- промяна статута на курсантите.

Привеждане подготовката на сержантския/старшинския състав в съответствие с държавните образователни стандарти чрез преминаване на обучението само в професионални сержантски/старшински колежи, което ще се реализира посредством увеличение на числеността на коледите, за сметка на структурите от въоръжените сили с отпаднали функции и задачи по тяхната подготовка.

Х. Дислокация и инфраструктура.

Мирновременната дислокация на военните формирования от въоръжените сили е консолидирана в централната част на Република България (с изключение на структурите от Военноморските сили), което гарантира своевременно развързване при участие в операции по мисиите на въоръжените сили. Също така дислокацията е съобразена и с демографските особености в географските райони с цел попълване на войските и силите с човешки ресурси. Близостта на формированията до основните линии за комуникация в страната осигурява свобода на придвижването по основните маршрути за движение.

Базите за съхранение на материални ресурси са разположени на територията на цялата

страна, с което се осигурява разсредоточеност на запасите и осигуреност на формиранията от въоръжените сили на териториален принцип при изпълнение на задачите.

Във войскови райони на военните формирования са разположени елементи на инфраструктурата за отбрана (сграден фонд, складове, работилници, гаражи, както и военни летища, пристанища, полигони, учебни центрове, стрелбища и т.н.), обслужващи ежедневната дейност и бойната подготовка на военните формирования. Общо елементите от основната инфраструктура включват разгъната застроена площ (РЗП) около 3 917 973 кв. м към 2021 г.

В хода на преструктурирането към края на 2026 г. войсковите райони ще бъдат намалени, което ще доведе до редуциране на площта на елементите на основната инфраструктура с около 90 142 кв. м, както и до икономии на финансови средства за поддръжка и ремонти. Към 2026 г. РЗП на елементите от основната инфраструктура ще бъде 3 827 831 кв. м.

Подчинените формирования на Съвместното командване на силите са дислоцирани в 40 войскови района, които ще бъдат редуцирани след формиране на Командването за логистична поддръжка.

Командването за логистична поддръжка ще се формира основно от бригада „Логистика“ и структурите за контрол на придвижването от Съвместното командване на силите. Инфраструктурата на Командването за логистична поддръжка ще включва 28 бр. войскови района, като в годините до 2026 г. поетапно ще се освобождава инфраструктура с разгъната застроена площ (РЗП) – 71 448 кв. м.

Сухопътните войски са позиционирани в 69 бр. войскови района.

Наличната инфраструктура на Военновъздушните сили е разположена в 52 войскови района и части от такива, от които 32 са основни, а в останалите са разположени съоръжения, осигуряващи войсковата дейност (близки и далечни приводни станции, свързочни възли, трафопостове, помпени станции).

Инфраструктурните съоръжения на Военноморските сили са дислоцирани в 41 войскови района: 21 от тях са от казармен тип, 6 – от складов тип, 2 – пристанища, 1 летище и 11 от друг тип.

Инфраструктурните съоръжения на Съвместното командване на специалните операции са дислоцирани в 4 войскови района.

Командване за комуникационно-информационна поддръжка и киберотбрана управлява инфраструктура, разположена в 51 войскови района.

Инфраструктурата за отбрана на другите структури от въоръжените сили (служба „Военна полиция“, служба „Военно разузнаване“,

Военномедицинска академия, Национална гвардейска част, Военно-географска служба, Централно военно окръжие, Централен артилерийски технически изпитателен полигон и елементите на военно-образователната система) няма да претърпи съществени изменения по отношение на дислокация и РЗП на основната инфраструктура.

Както необходимата, така и инфраструктурата с отпаднала необходимост, ще изисква значителен финансов ресурс. За необходимата инфраструктура ще бъдат нужни средства за ремонт, поддръжка и модернизиране, а за излишната – средства за охрана, заплащане на данъци и такси, бракуване и премахване на негодни сгради, поддръжка и др.

В периода 2021 – 2026 г. Министерството на отбраната ще продължи да се освобождава от част от имотите (тези с отпаднала необходимост) чрез продажби и предоставяне безвъзмездно на ведомства и общини за задоволяване на обществени потребности, като по този начин ще се редуцират частично разходите за имотите с отпаднала необходимост, като прогнозни разчети не могат да бъдат направени.

XI. Ресурсно осигуряване на въоръжените сили.

Ресурсното осигуряване на планираните мероприятия и дейности в Плана са изготвени съгласно Закона за държавния бюджет на Република България за 2021 г., Актуализираната средносрочна бюджетна прогноза за периода 2021 – 2023 г. (РМС № 778 от 29.12.2020 г.) и Програмата за развитие на отбранителните способности на въоръжените сили на Република България 2032, както и финансовата макрорамка на Министерството на отбраната за периода 2021 – 2032 г.

Ресурсното осигуряване следва да бъде насочено основно към следните направления:

- приоритетно осигуряване на изграждането, развитието и поддържането на способностите, включени в Приоритизирания списък от способности на въоръжените сили с дефицит и способности на въоръжените сили за поддържане и развитие и предложение за финансиране на изграждането на способности в периода 2020 – 2032 г.;

- ресурсно осигуряване на изпълнението на инвестиционните проекти за модернизация на въоръжените сили от Портфолио проекти на Министерството на отбраната (МО), структурите на пряко подчинение на министъра на отбраната и Българската армия;

- ресурсно осигуряване на изпълнението на приетите от Република България Цели за способности от пакета Цели за способности на НАТО – 2021 (ЦС – 2021), както и на декларираните сили и способности за колективна отбрана на НАТО и ЕС;

– ресурсно осигуряване на изпълнението на дейностите, свързани с реализиране на програми, инвестиционни проекти и договори, подпомагачи постигането на националното ниво на амбиция и декларираните способности за колективна отбрана в НАТО и ЕС.

Ресурсното осигуряване на въоръжените сили се разделя на три етапа, което е синхронизирано с етапите за изпълнение на Плана.

Първи етап – обхваща периода 2021 – 2022 г.

– За 2021 г. разходите за отбрана (в т. ч. средства от централния бюджет и трансфера за държавните висши военни училища) представляват 1,62% от Брутният вътрешен продукт (БВП). Намаляване на разходите за отбрана под утвърдените прагове в Националния план за повишаване на разходите за отбрана на 2% от БВП на Република България до 2024 г. (Националния план) ще доведе до негативно въздействие върху способностите на ВС, окомплектоването с личен състав, подготовката, както и върху поетите ангажменти към НАТО и ЕС и декларираните военни формирования за НАТО и Общата политика за сигурност и отбрана на ЕС (ОПСО на ЕС).

– За 2022 г. планираните разходи за отбрана следва да бъдат на ниво 1,70% от БВП съгласно Националния план, което ще позволи да продължи попълването на вакантните места, подготовката на декларираните военни формирования съгласно стандартите на НАТО и изпълнението на ЦС – 2021.

За периода са предвидени средства в централния бюджет за реализиране на следните инвестиционни проекти на въоръжените сили: „Придобиване на многофункционален модул патрулен кораб“, „Придобиване на основна бойна техника за изграждане на батальонни бойни групи от състава на механизирани бригади“, изграждане на интегрирана система и инфраструктура за усвояване, експлоатация и осигуряване на новия тип боен самолет, изпълнението на международни договори във връзка с придобиването на нов тип боен самолет и други инвестиционни проекти.

Съотношението между разходите за личен състав, издръжка и капиталовите разходи спрямо общите разходи на Министерството на отбраната следва да е 56:15:29, като не по-малко от 20% от разходите за отбрана се предвижда да бъдат планирани за придобиване на ново въоръжение и техника.

Втори етап – обхваща периода 2023 – 2024 г.

– За 2023 г. планираните разходи за отбрана следва да бъдат 1,85% от БВП съгласно Националния план за повишаване на разходите за отбрана на 2% от БВП на Република България до 2024 г. От изключителна важност е планирането и финансирането на отбранителните способности на въоръжените сили да се извършват стриктно съгласно разчетите за

придобиване и изграждане на необходимите способности поради комплексния характер и дългосрочния период за изпълнение.

– За 2024 г. се предвижда в резултат на постепенното увеличение прогнозният бюджет на Министерството на отбраната да достигне ниво от 2% от БВП съгласно Националния план. Разпределение на разходите за личен състав, издръжка и капиталовите разходи спрямо общите разходи на Министерството на отбраната следва да е в съотношение 60:20:20. Разполагаемите ресурси за отбрана ще позволят да се постигне по-ефективно и ефикасно изпълнение на мисиите и задачите на въоръжените сили, както и адекватно изпълнение на поетите ангажменти на Република България по отношение на ЦС – 2021.

Предвидени са средства в централния бюджет за реализация на следните инвестиционни проекти на въоръжените сили: „Придобиване на многофункционален модул патрулен кораб“, „Придобиване на основна бойна техника за изграждане на батальонни бойни групи от състава на механизирани бригади“, изпълнението на международни договори във връзка с придобиването на нов тип боен самолет и други инвестиционни проекти.

Трети етап – обхваща периода 2025 – 2026 г.

За периода 2025 – 2026 г. прогнозните разходи за отбрана следва да се поддържат на ниво не по-малко от 2% от БВП в зависимост от нарастването на икономическите възможности на страната. Съотношението между разходите за личен състав, издръжка и капиталовите разходи спрямо общите разходи на Министерството на отбраната следва да се поддържа на ниво 60:20:20. Това съотношение на разходите съответства на средните норми за страните от ЕС.

При спазване на прогнозната финансова рамка на Министерството на отбраната до 2026 г., освен стартиралите през предните два етапа инвестиционни проекти за модернизация, следва приоритетно да се осигуряват ресурси за отбранителните способности от списъка на приоритетните за изграждане способности до 2032 г., както и за инвестиционните проекти, включени в Инвестиционния план-програма, с акцент върху декларираните сили и изпълнението на приетите Цели за способности на НАТО.

Планираните средства за капиталови разходи в дългосрочен период ще позволят пълното изпълнение на инвестиционните проекти, стартиране на други приоритетни проекти за изграждане на необходимите отбранителни способности, както и продължаване на процеса на модернизация във въоръжените сили.

2944

МИНИСТЕРСТВА И ДРУГИ ВЕДОМСТВА

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА

МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС

за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, 2000 г. (Кодекс HSC 2000)
(Приет с Резолюция MSC.97(73) на Комитета по морска безопасност на Международната морска организация на 5 декември 2000 г. В сила за Република България от 1 юли 2002 г.)

Комитетът по морска безопасност,

Като припомня член 28, буква б) от Конвенцията за Международната морска организация относно функциите на Комитета,

Като отбелязва Международния кодекс за безопасност на високоскоростни плавателни съдове (Кодекс HSC 1994 г.) и глава X от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), 1974 г. (наричана по-долу „Конвенцията“), която направи Кодекс HSC 1994 г. задължителен съгласно Конвенцията,

Като признава, че разработването на нови видове и размери високоскоростни плавателни съдове и подобряването на стандартите за морска безопасност след приемането на Кодекс HSC от 1994 г. налагат преразглеждане на разпоредбите за проектирането, конструкцията, оборудването и експлоатацията на високоскоростни плавателни съдове, за да се поддържа най-високо практическо ниво на безопасност,

Като отбелязва и Резолюция MSC.99(73), с която се приеха изменения на глава X от Конвенцията за въвеждане на задължителни разпоредби на Международния кодекс за безопасност на високоскоростните плавателни съдове от 2000 г. (Кодекс HSC 2000 г.) съгласно Конвенцията за високоскоростни плавателни съдове, построени на или след 1 юли 2002 г.,

Като взе предвид, на своето седемдесет и трето заседание, проектния текст на Кодекс HSC 2000 г., който беше разработен след цялостно преразглеждане на Кодекс HSC от 1994 г.,

1. Приема Международния кодекс за безопасност на високоскоростни плавателни съдове от 2000 г. (HSC Кодекс 2000 г.), чийто текст се съдържа в приложението към настоящата резолюция.

2. Приканва договарящите се правителства по конвенцията да отбележат, че Кодекс HSC от 2000 г. ще влезе в сила на 1 юли 2002 г. след влизането в сила на измененията на глава X от Конвенцията.

3. Отправя искане към генералния секретар да предаде заверени копия от настоящата резолюция и текста на Кодекс HSC от 2000 г., съдържащи се в приложението, на всички договарящи се правителства по Конвенцията.

4. В допълнение отправя искане към генералния секретар да предаде копия от настоящата резолюция и приложението на всички членове на Организацията, които не са договарящи се правителства по Конвенцията.

Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове

2.15 Плаваемост и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

2.16 Наклоняване

ГЛАВА 3 - КОНСТРУКЦИИ

3.1 Общи положения

3.2 Материали

3.3 Конструктивна якост

3.4 Циклически натоварвания

3.5 Критерии при проектиране

3.6 Изпитвания

ГЛАВА 4 - ПОМЕЩЕНИЯ И МЕРКИ ЗА ЕВАКУАЦИЯ

4.1 Общи положения

4.2 Високоговорителна и информационна уредба

4.3 Проектни нива на ускорение

4.4 Дизайн на помещенията

4.5 Конструкция на седалките

4.6 Предпазни колани

4.7 Изходи и средства за евакуация

4.8 Време на евакуация

4.9 Багажни, складови, магазинни и товарни отделения

4.10 Нива на шум

4.11 Защита на екипажа и пътниците

ГЛАВА 5 - СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОСОКАТА

5.1 Общи положения

5.2 Надеждност

5.3 Демонстрации

5.4 Пункт за управление

ГЛАВА 6 - ЗАКОТВЯНЕ, ТЕГЛЕНЕ И ЗАСТАВАНЕ НА СТОЯНКА

6.1 Общи положения

6.2 Закотвяне

6.3 Теглене

6.4 Заставане на стоянка

ПРИЛОЖЕНИЕ

МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА

ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ, 2000 Г.

(КОДЕКС HSC 2000)

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1 - ОБЩИ КОМЕНТАРИ И ИЗИСКВАНИЯ

1.1 Общи коментари

1.2 Общи изисквания

1.3 Приложение

1.4 Дефиниции

1.5 Прегледи

1.6 Одобрения

1.7 Поддържане на условията след провеждане на прегледа

1.8 Сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

1.9 Разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове

1.10 Контрол

1.11 Еквивалент

1.12 Информация, която трябва да се предостави

1.13 Последващи разработки

1.14 Разпространение на информация за безопасността

1.15 Преглед на Кодекса

ГЛАВА 2 - ПЛАВАЕМОСТ, УСТОЙЧИВОСТ И ДЕЛЕНЕ НА ОТСЕЦИ

Част А - Общи положения

2.1 Общи положения

2.2 Плаваемост, водонепроницаемост и устойчивост на атмосферни влияния в неповредено състояние

2.3 Устойчивост в режим на водоизместимост в неповредено състояние

2.4 Устойчивост в режим без водоизместимост в неповредено състояние

2.5 Устойчивост в преходен режим в неповредено състояние

2.6 Плаваемост и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

2.7 Информация за накланяне и устойчивост

2.8 Оценка на натоварването и устойчивостта

2.9 Маркиране и записване на проектната водолиния

Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове

2.10 Общи положения

2.11 Устойчивост в режим на водоизместимост в неповредено състояние

2.12 Устойчивост в режим без водоизместимост в неповредено състояние

2.13 Плаваемост и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

2.14 Информация за накланяне и устойчивост

ГЛАВА 7 - ПРОТИВОПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ	
Част А - Общи положения	
7.1	Общи изисквания
7.2	Дефиниции
7.3	Класификация на използването на помещенията
7.4	Структурна противопожарна защита
7.5	Резервоари и системи за гориво и други запалими течности
7.6	Вентилация
7.7	Системи за откриване и гасене на пожари
7.8	Защита на помещения от специална категория и ро-ро помещения
7.9	Разни
7.10	Пожарникарска екипировка
Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове	
7.11	Подредба
7.12	Вентилация
7.13	Стационарна спринклерна система
Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове	
7.14	Пунктове за управление
7.15	Товарни помещения
7.16	Стационарна спринклерна система
7.17	Общи положения
Част Г - Изисквания към плавателните съдове и товарните помещения, предназначени за превоз на опасни товари	
ГЛАВА 8 - СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ	
8.1	Общи положения и дефиниции
8.2	Комуникации
8.3	Лични спасителни средства
8.4	Разписане при тревога, инструкции и ръководства за спешни случаи
8.5	Инструкции за експлоатация
8.6	Разположение на спасителни съдове
8.7	Мерки за качване на борда на спасителни съдове и дежурни лодки и приспособления за прибирането им
8.8	Устройство за хвърляне на въже
8.9	Оперативна готовност, поддръжка и проверки
8.10	Спасителни съдове и дежурни лодки
8.11	Зони за капане на хеликоптери
ГЛАВА 9 - МАШИНИ	
Част А - Общи положения	
9.1	Общи положения
9.2	Двигател (общи положения)
9.3	Газови турбини
9.4	Дизелови двигатели за основно задвижване и главни спомагателни устройства
9.5	Трансмисии
9.6	Устройства за задвижване и повдигане
Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове	
9.7	Независими механизми за задвижване на плавателни съдове от категория В
9.8	Механизми за връщане в пристанище за убежище на плавателни съдове от категория В
Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове	
9.9	Основни машини и управление
ГЛАВА 10 - СПОМАГАТЕЛНИ СИСТЕМИ	
Част А - Общи положения	
10.1	Общи положения
10.2	Течно гориво, смазочно масло и други запалими масла
10.3	Системи за изпомпване на трюма и дренаж
10.4	Баластни системи
10.5	Охладителни системи
10.6	Смукателни уредби на двигателя
10.7	Вентилационни системи
10.8	Изпускателни уредби
Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове	
10.9	Системи за изпомпване на трюма и дренаж
Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове	
10.10	Системи за изпомпване на трюма
ГЛАВА 11 - СИСТЕМИ ЗА ДИСТАНЦИОННО УПРАВЛЕНИЕ, АЛАРМЕНИ СИСТЕМИ И СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	
Част А - Общи положения	
11.1	Дефиниции
11.2	Общи положения
11.3	Аварийно управление
11.4	Алармена система
11.5	Система за безопасност

- 14.12 Вахта
- 14.13 Източници на енергия
- 14.14 Стандарти за ефективност
- 14.15 Изисквания към техническото обслужване
- 14.16 Радиоперсонал
- 14.17 Радиозаписи
- 14.18 Актуализиране на позицията

ГЛАВА 15 - РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА РАБОТНОТО ПОМЕЩЕНИЕ

- 15.1 Дефиниции
- 15.2 Общи положения
- 15.3 Поле на видимост от работното помещение
- 15.4 Работно помещение
- 15.5 Инструменти и таблица с диаграми
- 15.6 Осветление
- 15.7 Прозорци
- 15.8 Комуникационни съоръжения
- 15.9 Температура и вентилация
- 15.10 Цветове
- 15.11 Мерки за безопасност

ГЛАВА 16 - СИСТЕМИ ЗА СТАБИЛИЗИРАНЕ

- 16.1 Дефиниции
- 16.2 Общи изисквания
- 16.3 Системи за страничен и височинен контрол
- 16.4 Демонстрации

ГЛАВА 17 - УПРАВЛЕНИЕ, КОНТРОЛ И ЕФЕКТИВНОСТ

- 17.1 Общи положения
- 17.2 Доказателство за съответствие
- 17.3 Тегло и център на тежестта
- 17.4 Последни от неизправностите
- 17.5 Контрол и маневреност
- 17.6 Промяна на работната повърхност и режим
- 17.7 Повърхностни неравности
- 17.8 Ускорение и забавяне
- 17.9 Скорости
- 17.10 Минимална дълбочина на водата
- 17.11 Разстояние между твърдите конструкции
- 17.12 Работа през нощта

ГЛАВА 12 - ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

Част А - Общи положения

- 12.1 Общи положения
- 12.2 Основен източник на електрическа енергия
- 12.3 Аварийен източник на електрическа енергия
- 12.4 Пускови устройства за аварийни генераторни агрегати
- 12.5 Кормилно управление и стабилизатори
- 12.6 Предпазни мерки срещу токов удар, пожар и други опасности от електрически характер

Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове

- 12.7 Общи положения

Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове

- 12.8 Общи положения

ГЛАВА 13 - БОРБОВИ НАВИГАЦИОННИ СИСТЕМИ И ОБОРУДВАНЕ И УСТРОЙСТВА ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА КОРАБА

- 13.1 Общи положения
- 13.2 Компаси
- 13.3 Измерване на скоростта и на изминатото разстояние
- 13.4 Ехолот
- 13.5 Радарни инсталации
- 13.6 Електронни системи за позициониране
- 13.7 Индикатор за скоростта на извършване на поворот и индикатор за ъгъла на завъртане на руля
- 13.8 Навигационни карти и публикации в областта на корабоплаването
- 13.9 Проекторна и дневна сигнална лампа
- 13.10 Оборудване за нощно виждане
- 13.11 Рулево устройство и индикатор(и) на задвижването
- 13.12 Автоматично помощно управление (автоматичен пилот)
- 13.13 Радиолокационен отражател
- 13.14 Система за акустично приемане
- 13.15 Система за автоматично разпознаване
- 13.16 Устройство за регистриране на данни за движението на кораба
- 13.17 Одобрение на системи и оборудване и стандарти за ефективност

ГЛАВА 14 - РАДИОКОМУНИКАЦИИ

- 14.1 Приложение
- 14.2 Термини и дефиниции
- 14.3 Освобождавания
- 14.4 Идентичности на Световната морска система за бедствия и безопасност
- 14.5 Функционални изисквания
- 14.6 Радионинсталации
- 14.7 Радиоборудване: общи положения
- 14.8 Радиоборудване: морски район А1
- 14.9 Радиоборудване: морски райони А1 и А2
- 14.10 Радиоборудване: морски райони А1, А2 и А3
- 14.11 Радиоборудване: морски райони А1, А2, А3 и А4

МЕЖДУНАРОДЕН КОДЕКС ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ, 2000 Г.

Въведение

- 1 Международните конвенции, ратифицирани по отношение на конвенционалните кораби, и правилата, прилагани в резултат на тези конвенции, до голяма степен са разработени, като се има предвид начинът, по който конвенционалните кораби се конструират и експлоатират. По традиция корабите се строят от стомана и с минимален оперативен контрол. Поради това изискванията за корабите, извършващи дълги международни рейсове, са формулирани по такъв начин, че, когато даден кораб е представен за преглед и му е издаден сертификат за безопасност, корабът може да отиде навсякъде по света, без да му се налагат никакви експлоатационни ограничения. Ако корабът не е претърпял произшествие, вочко, което е необходимо, е той да бъде представен на Администрацията за щателен втори преглед преди изтичането на сертификата за безопасност на кораба и сертификатът ще бъде преиздаден.
- 2 Традиционният метод за ретулиране на корабите не следва да се приема за единствения възможен начин за осигуряване на подходящо ниво на безопасност. Не следва също така да се счита, че не може да се приложи друг подход, при който се използват различни критерии. В продължение на дълъг период от време бяха разработени и въведени в експлоатация различни нови конструкции на морски превозни средства. Въпреки че те не съответстват напълно на разпоредбите на международните конвенции, свързани с конвенционалните кораби, построени от стомана, те показваха способност да работят на еквивалентно ниво на безопасност, когато извършват ограничени рейсове при ограничени експлоатационни метеорологични условия и с одобрени графици за техническо обслужване и надзор.
- 3 Кодексът за високоскоростни плавателни съдове от 1994 г. (HSC Кодекс 1994 г.) произтича от предния Кодекс за безопасност на плавателните съдове с динамична устойчивост (DSC Кодекс), приет от ММО през 1977 г., който отчита, че нивата на безопасност могат да бъдат значително подобрени от инфраструктурата, свързана с регионалното обслужване по определен маршрут, докато философията за безопасност на конвенционалните кораби разчита на това корабът да се самоподдържа, като цялото необходимо аварийно оборудване се превозва на борда.
- 4 Философията за безопасност на настоящия Кодекс се основава на управлението и намаляването на риска, както и на традиционната философия за пасивна защита в случай на инцидент. Управлението на риска чрез разположение на помещениата, активни системи за безопасност, ограничена експлоатация, управление на качеството и проектиране с оглед на човешкия фактор следва да се има предвид при оценката на безопасност, която е еквивалентна на тази от настоящите конвенции. Прилагането на математически анализ следва да се насърчава за оценка на риска и определяне на валидността на мерките за безопасност.
- 5 Настоящият Кодекс отчита факта, че високоскоростните плавателни съдове са с лека водоизместимост в сравнение с конвенционалните кораби. Аспектът на водоизместимостта е жизненоважен параметър за бързина и конкурентоспособен морски транспорт, поради което настоящият Кодекс позволява използването на неконвенционални корабостроителни материали, при условие че е постигнат стандарт за безопасност, който е поне еквивалентен на този при конвенционалните кораби.
- 6 За ясното разграничаване на такива плавателни съдове са използвани критерии, основани на скоростта и обемно-пространственото число на Фруд, за разграничаване на

8

ГЛАВА 18 - ОПЕРАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ

Част А - Общи положения

- 18.1 Оперативен контрол на плавателния съд
 - 18.2 Документация за плавателния съд
 - 18.3 Обучение и квалификации
 - 18.4 Обслужване на спасителните съдове и контрол
 - 18.5 Инструкции и тренировки за аварийни ситуации
- Част Б - Изисквания към пътническите плавателни съдове**
- 18.6 Обучение за квалификационен клас за тип
 - 18.7 Инструкции и тренировки за аварийни ситуации
- Част В - Изисквания към товарните плавателни съдове**
- 18.8 Обучение за квалификационен клас за тип

ГЛАВА 19 - ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКИ И ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

- Приложение 1** Образец на сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове и списък на оборудването
- Приложение 2** Образец на разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове
- Приложение 3** Приложение на концепцията за вероятностите
- Приложение 4** Процедури за анализ на характера и последствията от неизправностите
- Приложение 5** Натрупване на лед, приложимо за всички видове плавателни съдове
- Приложение 6** Устойчивост на плавателни съдове на подводни криле
- Приложение 7** Устойчивост на многокорпусни плавателни съдове
- Приложение 8** Устойчивост на еднокорпусни плавателни съдове
- Приложение 9** Определения, изисквания и критерии за съответствие, свързани с експлоатационните показатели и показателите за безопасност
- Приложение 10** Критерии за изпитване и оценка на седалките за пътниците и екипажа
- Приложение 11** Открити двустранни спасителни салове

7

отразил неблагоприятно на безопасността на плавателния съд, пътниците и екипажа. Поради подобна причина изменението на съществуващите плавателни съдове, които могат да оказват въздействие върху безопасността, следва да бъдат одобрени от Администрацията.

14 При разработването на настоящия Кодекс беше подчертано желанието да се гарантира, че високоскоростните плавателни съдове не налагат необосновани изисквания на съществуващите ползватели на околната среда както и обратното, че тези съдове няма да бъдат ненужно засегнати от липсата на подходящи помещения за ползвателите. Каквато и тежест за съвместимост да е налице, тя не следва непременно да се стоварва изцяло върху високоскоростните плавателни съдове.

15 Параграф 1.151 от HSC Кодекса от 1994 г. гласи, че той следва да бъде преразглеждан от Организацията през интервали от време, за предпочитане не по-дълги от 4 години, с цел ревизия на съществуващите изисквания, за да се вземат предвид новите разработки в областта на дизайна и технологиите. Опитът, придобит при прилагането на HSC Кодекса от 1994 г. насаи, след визането му в сила през 1996 г., доведе до признаване на необходимостта той да бъде ревизиран и актуализиран. Последващата работа в Организацията доведе до разработването на настоящия Кодекс, за да се гарантира, че безопасността не е застрашена в резултат на непрекъснатото въвеждане на съвременни технологии и иновативни разработки при новите и като цяло много по-големи и по-бързи високоскоростни плавателни съдове.

ГЛАВА 1

ОБЩИ КОМЕНТАРИ И ИЗИСКВАНИЯ

1.1 Общи коментари

Настоящият Кодекс се прилага като пълен набор от изчерпателни изисквания. Той съдържа изисквания за дизайна и конструкцията на високоскоростни плавателни съдове, извършващи международни рейсове, оборудването, което следва да бъде осигурено, и условията за тяхната експлоатация и техническо обслужване. Основната цел на Кодекса е да определи нива на безопасност, еквивалентни на тези на конвенционалните кораби, изисквани от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. както е изменена (Конвенция SOLAS) и Международната конвенция за товарите в долинни от 1966 г. (Конвенция за товарите в долинни), чрез прилагане на стандарти за изграждане и оборудване, подлежащи на строг оперативен контрол.

1.2 Общи изисквания

Прилагането на разпоредбите на настоящия Кодекс се подчинява на следните общи изисквания:

1. Кодексът се прилага в своята цялост;
2. ръководството на компанията, експлоатираща плавателния съд, упражнява строг контрол върху експлоатацията и поддръжката му чрез система за управление на качеството;
3. ръководството гарантира, че на работа на борда се наемат само лица, квалифицирани да оперират конкретния вид плавателни съдове и по предвидения маршрут;
4. изминатите разстояния и най-неблагоприятните предвидени условия, при

10

плавателните съдове, за които се прилага настоящият Кодекс, от други, по-конвенционални плавателни съдове.

7 Изискванията на Кодекса отразяват и допълнителните опасности, които могат да бъдат породени от високите скорости в сравнение с транспортирането с конвенционални кораби. По този начин, в допълнение към нормалните изисквания (включително спасителни средства, евакуационни съоръжения и т.н.), предвидени в случай на инцидент, се поставя допълнителен акцент върху намаляването на риска от възникване на опасни ситуации. Някои предимства произтичат от концепцията за високоскоростни плавателни съдове, т.е. леката водоизмествателна осигурява голяма резервна плаваемост спрямо изместването, като се намаляват опасностите, разглеждани в Международната конвенция за товарите в долинни от 1966 г. Последните от други опасности, като например сблъсък с висока скорост, се балансират от по-строги навигационни и експлоатационни изисквания и специално разработени разпоредби за помещението.

8 Първоначално гореизброените концепции за безопасност бяха отразени в DSC Кодекса и HSC Кодекса 1994 г. Разработването на нови видове и размери плавателни съдове оказа натиск върху морската индустрия по отношение на плавателни съдове, които не са динамично подпомогани товари плавателни съдове или пътнически плавателни съдове, превозващи по-голям брой пътници или опериращи на по-далечни разстояния, отколкото е разрешено от посочения Кодекс, да бъдат сертифицирани съгласно тези концепции. Освен това, подобренията на стандартите за морска безопасност от 1994 г. насаи трябваше да бъдат отразени в ревизиите на Кодекс HSC от 1994 г., за да се поддържа еквивалентна безопасност с тази на конвенционалните кораби.

9 Съответно в Кодекс HSC от 1994 г. бяха заложени два различни принципа за защита и спасителни действия.

10 Първият от тях отчита плавателните съдове, които първоначално бяха предвидени по време на разработването на DSC Кодекса. Когато спасителната помощ е леснодостъпна и общият брой на пътниците е ограничен, може да се разреши намаляване на пасивната и активната защита. Такива плавателни съдове се наричат „подпомогани плавателни съдове“ и съставляват основата за „пътнически плавателни съдове от категория А“ от настоящия Кодекс.

11 Втората концепция отчита последващите разработки на високоскоростните плавателни съдове в по-големи плавателни съдове. Когато спасителната помощ не е леснодостъпна или броят на пътниците е неограничен, се изискват допълнителни пасивни и активни предпазни мерки за безопасност. Тези допълнителни изисквания предвиждат зона за безопасен подслон на борда, резервни ключови системи, повишена водонепроницаемост и структурна цялост и пълна пожарогасителна способност. Такива плавателни съдове се наричат „неподпомогани плавателни съдове“ и съставляват основата за „товарни плавателни съдове“ и „пътнически плавателни съдове от категория Б“ от настоящия Кодекс.

12 Тези две концепции са разработени като единен документ въз основа на това, че се постига ниво на безопасност, еквивалентно на това, което обикновено се очаква за корабите, които отговарят стандартите на Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. Когато прилагането на нова технология или дизайн демонстрира ниво на безопасност, еквивалентно на строгите принципи на настоящия Кодекс, Администрацията има право официално да признае тази еквивалентност.

13 Важно е Администрацията, когато преценява пригодността на високоскоростен плавателен съд съгласно настоящия Кодекс, да прилага венчки раздели на Кодекса, тъй като неспазването на която и да е част от него може да доведе до дисбаланс, който би се

9

разстоянието, което могат да изминат за четири часа с оперативна скорост; и

2. товарни плавателни съдове с брутен тонаж равен или по-голям на 500 тона, които по време на изпълнявания рейс, не се отдалечават от мястото за убежище на разстояние, по-голямо от разстоянието, което могат да изминат за осем часа с оперативна скорост при пълно натоварване.

1.3.5 Настоящият Кодекс, освен ако изрично не е предвидено друго, не се прилага за:

1. военни кораби или кораби за превозване на военни части;
2. кораби, които не са с механично задвижване;
3. дървени кораби с примитивна конструкция;
4. плавателни съдове за развлекателни пътувания, използвани за нетърговски цели, и
5. риболовни кораби.

1.3.6 Настоящият Кодекс не се прилага за плавателни съдове, които плават единствено в района на Големите езера в Северна Америка и река Сейнт Лорънс толкова на изток, колкото правата линия, прокарана от Кап де Розие до Уест Пойнт, остров Антикости и откъм северната страна на остров Антикости, 63-ия меридиан.

1.3.7 Прилагането на настоящия Кодекс се проверява от Администрацията и се приема от правителствата на държавите, до които плавателният съд ще оперира.

1.4 Дефиниции

За целите на настоящия Кодекс, освен ако изрично не е предвидено друго, термините, използвани в него, имат значението, посочено в следващите параграфи. Допълнителни дефиниции са дадени в общите части на различните глави.

1.4.1 „Администрация“ означава правителството на държавата, под чието знаме корабът има право да плава.

1.4.2 „Превозно средство на въздушна възглавница“ е плавателен съд, при който цялото тегло или значителна част от него, независимо дали в покой или в движение, се поддържа от постоянно генерирана въздушна възглавница, отговорна за ефективността му, в близост до повърхността, на която плавателният съд оперира.

1.4.3 „Дата на годишната“ означава денят и месецът от всяка година, които отговарят на датата на изтичане на валидността на съответния документ или сертификат.

1.4.4 „Сборен пункт“ е зона, в която пътниците могат да бъдат събрани в случай на аварийна ситуация, да бъдат инструктирани и подготвени да напуснат плавателния съд, ако е необходимо. Пътническите помещения могат да служат като сборни пунктове, ако всички пътници могат да бъдат инструктирани там и подготвени да напуснат плавателния съд.

1.4.5 „Спомагателни машинни отделения“ са помещения, в които са поместени двигатели с вътрешно горене с изходна мощност до 110 kW включително, задвижващи генератори, пръскачки, дренчери или пожарогасителни помпи, трюмни помпи и т.н., станции за

12

които е разрешено оперирането на високоскоростни плавателни съдове, ще бъдат ограничени чрез налагане на ограничения за експлоатация;

5. плавателният съд по всяко време следва да бъде в разумна близост до място за убежище, като надлежно се отчитат разпоредбите на 1.3.4;

6. в зоната на експлоатация на плавателните съдове са налице подходящи комуникационни съоръжения, метеорологични прогнози и съоръжения за поддръжка;

7. в предвидената зона на експлоатация ще бъдат на разположение подходящи спасителни съоръжения;

8. зоните с висок риск от пожар, като например машинните отделения и специалните категорични помещения, са защитени с пожароустойчиви материали и пожарогасителни системи, за да се осигури, доколкото е възможно, ограничаване и бързо потушаване на пожарите;

9. осигурени са ефикасни съоръжения за бърза и безопасна евакуация на всички лица на спасителни съдове;

10. седалки са осигурени за всички пътници и екипажа; и

11. не са предвидени затворени спални места за пътници.

1.3 Приложение

1.3.1 Настоящият Кодекс се прилага за високоскоростни плавателни съдове, посочени в 1.3.4, извършващи международни рейсове, килотовете на които са положени или които са в сходен етап на изграждане на или след 01 юли 2002 г.

1.3.2 По смисъла на настоящия Кодекс терминът „сходен етап на изграждане“ означава етапът, на който:

1. започва изграждане, което може да се идентифицира с конкретен плавателен съд; и

2. сглобяването на този плавателен съд е започнало, като включва най-малко 50 тона или 3% от предполагаемата маса на целия материал, използван за конструкцията, включително надстройката и покривната палуба, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

1.3.3 За целите на настоящия Кодекс:

1. изразът „изграден плавателен съд“ означава плавателен съд, чийто килото са положени или които се намират на сходен етап на изграждане; и

2. товарен плавателен съд, независимо кога е построен, който е преустроен в пътнически плавателен съд, се третира като пътнически плавателен съд, построен на датата, на която е започнало това преустройство.

1.3.4 Настоящият Кодекс се прилага за:

1. пътнически плавателни съдове, които по време на изпълнявания рейс, не се отдалечават от мястото за убежище на разстояние, по-голямо от

11

зареждане с гориво, разпределителни табла с общ капацитет над 800 kW, подобни помещения и шахти към такива помещения.

1.4.6 „Спомагателни машинни отделения с малък или никакъв риск от пожар“ са помещения като машини за охлаждане, стабилизиране, вентилация и климатизация, разпределителни табла с общ капацитет от 800 kW или по-малко, подобни помещения и шахти на такива помещения.

1.4.7 „Базово пристанище“ е конкретно пристанище, посочено в ръководството за експлоатация на маршрута и снабдено с:

1. подходящи съоръжения, осигуряващи непрекъсната радиовръзка с плавателния съд по всяко време, докато е в пристанищата и в морето;
2. средства за получаване на надеждна метеорологична прогноза за съответния регион и надлежащото ѝ предаване на всички плавателни съдове в експлоатация;
3. за плавателни съдове от категория А - достъп до съоръжения, снабдени с подходящо спасително оборудване; и
4. достъп до услуги по поддръжка на плавателни съдове с подходящо оборудване.

1.4.8 „Държавна на базовото пристанище“ означава държавата, в която се намира базовото пристанище.

1.4.9 „Ширина (В)“ означава ширината на най-широката част от формованата водонепроницаема обвивка на твърдия корпус, без издадените навън части, при или под проектната водолиния в режим на водоизместимост, без активен подемен или задвижващ механизъм.

1.4.10 „Товарен плавателен съд“ е всеки високоскоростен плавателен съд, различен от пътнически плавателен съд, който е в състояние да поддържа основните функции и системи за безопасност на незасегнатите помещения след повреда в което и да е отделение на борда.

1.4.11 „Товарни помещения“ са всички помещения, различни от помещенията от специална категория и ро-ро помещенията, използвани за товари, и шахтите към такива помещения. По смисъла на глава 7, част Г, „товарните помещения“ включват ро-ро помещенията, помещенията от специална категория и откритите палубни помещения.

1.4.12 „Плавателен съд от категория А“ е всеки високоскоростен пътнически плавателен съд:

1. опериращ по маршрут, за който е доказано по удовлетворителен за държавите на знамето и пристанището начин, че има голяма вероятност в случай на евакуация, в който и да е точка от маршрута, всички пътници и екипаж да бъдат спасени по безопасен начин в рамките на поне:

- времето за предаване на хората в спасителните съдове от излагане, причиняващо хипотермия при най-неблагоприятните предвидени условия,

13

- подходящото време по отношение на условията на околната среда и географските характеристики на маршрута, или

- 4 часа, и

2. превозващ не повече от 450 пътника.

1.4.13 „Плавателен съд от категория Б“ е всеки високоскоростен пътнически плавателен съд, различен от плавателен съд от категория А, оборудван с машини и системи за безопасност, така че в случай на повреда на основни машини и системи за безопасност в което и да е отделение плавателният съд да запазва способността си за безопасно плаване. Сценарии за повреди, посочени в глава 2, не следва да се имат предвид в това отношение.

1.4.14 „Компания“ означава компанията, както е определено в глава IX от Конвенцията.

1.4.15 „Постоянно обслужван пункт за управление“ е пункт за управление, който е постоянно обслужван от дежурен член на екипажа, докато плавателният съд е в нормална експлоатация.

1.4.16 „Пунктове за управление“ са тези помещения, в които са разположени радиооборудването или навигационното оборудване на плавателния съд, или аварийният източник на енергия и аварийното разпределително табло, или където е разположено оборудването за записване или контрол на пожари, или където са разположени други функции, които са от съществено значение за безопасната работа на плавателния съд, като например управлението на задвижването, високоговорителната уредба, системите за стабилизирание и т.н.

1.4.17 „Конвенция“ означава Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море, 1974 Г., с измененията.

1.4.18 „Жилищни помещения за екипажа“ са помещенията, предназначени за ползване от екипажа, и включват каюти, лазарети, офиси, тоалетни, салони и други подобни помещения.

1.4.19 „Критични проектни условия“ означава определените ограничаващи условия, избрани за целите на дизайна, които плавателният съд трябва да поддържа в режим на водоизместимост. Тези условия са по-тежки от „най-неблагоприятните предвидени условия“ в подходяща степен, за да се осигури адекватна безопасност в условията на спасителни операции.

1.4.20 „Базова линия“ е водонепроницаема палуба или подобна структура на палуба, която не е водонепроницаема, покрита от устойчива на атмосферни влияния конструкция с подходяща здравина за поддържане на устойчивост на атмосферни влияния и снабдена с приспособления за устойчиво на атмосферни влияния затваряне;

1.4.21 „Проектна водолиния“ означава водолиния, съответстваща на максималното експлоатационно тегло на плавателния съд без активни подемни или задвижващи машини, която е ограничена от изискванията на глави 2 и 3.

1.4.22 „Режим на водоизместимост“ означава режимът, независимо дали в покой или в движение, при който теглото на плавателния съд се поддържа изцяло или предимно от хидростатични сили.

1.4.23 „Анализ на характера и последствията от неизправностите“ е изпитване, в

14

съответствие с приложение 4, на системата и оборудването на плавателния съд, за да се определи дали всяка разумно вероятна повреда или неправилна експлоатация може да има опасно или катастрофално въздействие.

1.4.24 „Кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитания“ означава Международният кодекс за прилагане на процедури за пожарни изпитания, както е определен в глава II-2 от Конвенцията.

1.4.25 „Клапа“ означава елемент, който е неразделна част от крило или разширение на крило и се използва за регулиране на хидродинамичното или аеродинамичното повдигане на крилото.

1.4.26 „Точка на възпламеняване“ означава точка на възпламеняване, определена чрез изпитване с помощта на апарата със затворен тигел, посочен в Международния кодекс за превоз на опасни товари по море.

1.4.27 „Крило“ означава профилирана плоча или тримерна конструкция, при която се генерира хидродинамично повдигане, когато плавателният съд е в движение.

1.4.28 „Напълно потопено крило“ означава крило, което няма подземни компоненти, излизащи над повърхността на водата в режим на носене на крилото.

1.4.29 „Камбузи“ са затворени помещения, в които са разположени готварски съоръжения с открити отоплителни повърхности или които имат уреди за готвене или отопление, всеки от които с мощност над 5 kW.

1.4.30 „Високоскоростен плавателен съд“ е плавателен съд с максимална скорост в метри в секунда (m/s), равна или по-голяма от:

$$3,7 \nabla^{0,1667}$$

където:

$$\nabla = \text{обем на водоизместимост, съответстващ на проектната водолиния (m}^3\text{)}$$

с изключение на плавателните съдове, чийто корпус се поддържа изцяло над водната повърхност в режим без водоизместимост от аеродинамичните сили, генерирани от влиянието на земята.

1.4.31 „Плавателен съд на подводни криле“ е плавателен съд, чийто корпус се поддържа изцяло над водната повърхност в режим без водоизместимост чрез хидродинамични сили, генерирани върху крилата.

1.4.32 „Дължина (L)“ означава общата дължина на подводната водонепроницаема обвивка на твърдия корпус, без издадените навън части, при или под проектната водолиния в режим на водоизместимост, без активен подемен или задвижващ механизъм.

1.4.33 „Леко тегло“ е водоизместимостта на плавателния съд в тонове без товар, гориво, смазочно масло, баластна вода, прясна и питейна вода в резервоарите, припаси за консумация, пътнизи и екипаж и техните вещи.

1.4.34 „Кодекс за спасителните средства“ означава Международният кодекс за спасителните средства, както е определен в глава III от Конвенцията.

1.4.35 „Машинни отдели“ са помещенията, в които са разположени двигатели с вътрешно горене с обща изходна мощност над 110 kW, генератори, агрегати за течно гориво, задвижващи механизми, големи електрически машини и подобни помещения, както и шахтите към тези помещения.

1.4.36 „Максимално работно тегло“ означава общото тегло, до което Администрацията разрешава работа в предвидения режим.

1.4.37 „Максимална скорост“ е скоростта, постигната при максималната непрекъсната задвижваща мощност, за която плавателният съд е сертифициран при максимално работно тегло в спокойни води.

1.4.38 „Режим без водоизместимост“ означава нормалният работен режим на плавателен съд, когато нехидростатичните сили изцяло или основно поддържат теглото на плавателния съд.

1.4.39 „Агрегат за течно гориво“ включва всяко оборудване за подготовка на течно гориво и доставка на течно гориво, налягано или не, до котли и двигатели (включително газови турбини) при налягане, по-голямо от 0,18 N/mm².

1.4.40 „Открити ро-ро помещения“ са тези ро-ро помещения:

1. до които имат достъп всички превозвани пътници; и

2. които:

2.1 са открити в двата края; или

2.2 имат отвор в единия край и са снабдени с постоянни отвори, разпределени отстрани на корпуса или палубата, или отгоре, с обща площ от поне 10% от общата площ на страните на помещението.

1.4.41 „Експлоатационни ограничения“ са ограниченията на плавателните съдове по отношение на работата, контрола и експлоатационните характеристики, както и оперативните процедури на плавателните съдове, в рамките на които плавателните съдове оперират.

1.4.42 „Работно помещение“ означава затворената зона, от която се осъществява навигацията и управлението на плавателния съд.

1.4.43 „Работна станция“ означава ограничена зона от работното помещение, оборудвана с необходимите средства за навигация, маневриране и комуникация и от която се изпълняват функциите по навигация, маневриране, комуникация, командване, управление и наблюдение.

1.4.56 „Неводонизместващ кораб“ е превозно средство на въздушна възглавница, чиято възглавница се задържа изцяло или частично от постоянно потопени твърди конструкции.

1.4.57 „Преходен режим“ е режимът между режимите на водонизместваност и без водонизместваност.

1.4.58 „Водонепроницаемост“ по отношение на конструкцията означава възможност за предотвратяване преминаването на вода през конструкцията в която и да е посока при водно налягане, което е вероятно да възникне при нормални условия или при нанесени повреди.

1.4.59 „Открита палуба“ е палуба, която е изцяло изложена на атмосферните влияния отгоре и най-малко от две страни.

1.4.60 „Устойчивост на атмосферни влияния“ означава, че водата не може да проникне в критични проектни условия.

1.4.61 „Най-неблагоприятни предвидени условия“ са специфичните условия на околната среда, в рамките на които е предвидена експлоатацията на плавателния съд в сертификата. При това трябва да се вземат предвид параметри като най-неблагоприятните допустими условия на силата на вятъра, височината на значителните вълни (включително неблагоприятните комбинации от дължина и посока на вълните), минималната температура на въздуха, видимостта и дълбочината на водата за безопасна експлоатация и други параметри, които Администрацията може да изиска при определяне на вида на плавателния съд в зоната на експлоатация.

1.5 Прегледи

1.5.1 Всеки плавателен съд подлежи на прегледите, посочени по-долу:

- 1 първоначален преглед преди пускането на плавателния съд в експлоатация или преди издаването на сертификата за първи път;
- 2 подновителен преглед през интервали, определени от Администрацията, но непревишаващи 5 години, с изключение на случаите, когато са приложими 1.8.5 или 1.8.10;
- 3 периодичен преглед в рамките на три месеца преди или след всяка годишнина от издаването на сертификата; и
- 4 допълнителен преглед съобразно случая.

1.5.2 Прегледите, посочени в 1.5.1, се извършват, както следва:

- 1 първоначалният преглед включва:
 - 1.1 оценка на направените предположения и предложените ограничения по отношение на натоварванията, околната среда, скоростта и маневреността;
 - 1.2 оценка на данните в подкрепа на безопасността на дизайна, получени на базата на съответни изчисления, изпитвания и опити;
 - 1.3 анализ на характера и последствията от неизправностите съгласно

18

1.4.44 „Работна скорост“ е 90% от максималната скорост.

1.4.45 „Организация“ означава Международната морска организация.

1.4.46 „Пътник“ е всяко лице, различно от:

- 1 капитана и членовете на екипажа или други лица, назначени или ангажирани в каквото и да е качество на борда на плавателен съд във връзка с работата на този плавателен съд; и
- 2 дете на възраст под една година.

1.4.47 „Пътнически плавателен съд“ е плавателен съд, който превозва повече от дванадесет пътници.

1.4.48 „Място за убежище“ означава всяка природно или изкуствено защитена зона, която може да бъде използвана като убежище на плавателен съд при наличието на условия, които застрашават неговата безопасност.

1.4.49 „Обществени помещения“ са помещенията, предназначени за пътниците, които включват барове, павилиони за обядяващи напитки, помещения за пушачи, основни зони за сядане, салони, трапезарии, зали за отдих, лобита, тоалетни и други подобни помещения и могат да включват търговски обекти.

1.4.50 „Павилиони за обядяващи за напитки“ са помещенията, които не са затворени, сервират освежаващи напитки и съдържат оборудване за затопляне на храни с обща мощност 5 kW или по-малко и с открити повърхности за нагряване с температура, не по-висока от 150°C.

1.4.51 „Ро-ро плавателен съд“ е плавателен съд, оборудван с едно или повече ро-ро помещения.

1.4.52 „Ро-ро помещения“ са помещенията, които обикновено не се подразделят и се простират или по основната дължина, или по цялата дължина на кораба, в които моторните превозни средства, заедно с горивото в резервоарите им, предназначено за задвижването им, и/или стоките (опаковани или в насипно състояние, във или върху вагони или коли, превозни средства (включително сухопътни или железопътни танкери), ремаркета, контейнери, палети, разглобяеми резервоари или в подобни отделиения за съхранение или други контейнери) могат да бъдат натоварвани и разтоварвани, обикновено в хоризонтално положение.

1.4.53 „Сервизни помещения“ са тези затворени помещения, използвани за килери, съхранящи оборудване за затопляне на храна, но без съоръжения за готвене с открити отоплителни повърхности, шкафчета, търговски стоки, складови помещения и затворени багажни отделиения.

1.4.54 „Значителна височина на вълната“ означава средната височина на най-високата една трета от наблюдаваните вълни над морското равнище за определен период.

1.4.55 „Помещения от специална категория“ са тези затворени ро-ро помещения, до които пътниците имат достъп. Помещенията от специална категория могат да бъдат разположени на повече от една палуба, при условие че общата височина за превозните средства не надвишава 10 m.

17

Администрацията се уведомява незабавно; ако плавателният съд се намира в зона под юрисдикцията на друго правителство, съответните органи на пристанищната държава се уведомяват незабавно. Когато служител на Администрацията, назначен инспектор или призната организация е уведомял съответните органи на пристанищната държава, правителството на тази пристанищна държава оказва на този служител, инспектор или организация необходимостта от изпълнение на задълженията им по настоящия раздел. Когато е приложимо, правителството на съответната пристанищна държава гарантира, че плавателният съд няма да продължи да оперира, докато не се отстранят рисковете за плавателния съд или лицата на борда.

1.5.7 Във всички тези случаи Администрацията гарантира изцяло пълното извършване и ефективността на проверката и прегледа и се ангажира да предприеме необходимите мерки за изпълнение на това задължение.

1.6 Одобрявания

Собственикът на плавателен съд е задължен да предостави достатъчно количество информация, която да даде възможност на Администрацията да оцени изцяло характеристиките на дизайна. Препоръчително е компанията и Администрацията и, когато е уместно, пристанищната държава или държава да започнат обсъждания на възможно най-ранен етап, за да е в състояние Администрацията да оцени изцяло дизайна и да определи какви допълнителни или алтернативни изисквания да се прилагат към плавателния съд, за да се постигне необходимото ниво на безопасност.

1.7 Поддържане на условията след провеждане на прегледа

1.7.1 Състоянието на плавателния съд и неговото оборудване се поддържа в съответствие с разпоредбите на настоящия Кодекс, за да се гарантира, че плавателният съд във всяко отношение ще е годен за експлоатация без риск за самия плавателен съд или лицата на борда.

1.7.2 След приключване на прегледа на плавателния съд по раздел 1.5, не могат да се правят без разрешение от Администрацията никакви промени в конструкцията, оборудването, приспособленията, съоръженията и материалите, които са предмет на прегледа.

1.7.3 Когато възникне инцидент с плавателен съд или се открие дефект, който засяга безопасността на плавателния съд или ефикасността или пълнотата на конструкцията, оборудването, приспособленията, съоръженията и материалите, отговорното лице или собственикът на плавателния съд докладва при първа възможност на Администрацията, назначения инспектор или призната организация, които започват разследване, за да установят дали е необходим преглед съгласно раздел 1.5. Ако плавателният съд се намира в зона под юрисдикцията на друго правителство, отговорното лице или собственикът също докладва незабавно на съответните органи на пристанищната държава, като назначенят инспектор или призната организация следва да проверят дали такъв доклад е бил изготвен.

1.8 Сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове

1.8.1 Сертификатът, наречен „Сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове“, се издава след приключване на първоначалния или подновителния преглед на плавателен съд, който отговаря на изискванията на Кодекса. Сертификатът се издава или заверява от Администрацията или от лице или организация, надлежно упълномощени от нея. Във всеки от случаите Администрацията поема пълна отговорност за издадения сертификат.

20

изискванията на настоящия Кодекс;

- 1.4 проучване на адекватността на различните наръчници, които се доставят със плавателния съд; и
- 1.5 пълна проверка на конструкцията, оборудването за безопасност, радиоинсталациите и другото оборудване, приспособленията, съоръженията и материалите, за да се гарантира, че те отговарят на изискванията на Кодекса, че са в задоволително състояние и са годни за обслужването, за което е предназначен плавателният съд;

- 2 прегледите за подновяване и периодичните прегледи включват пълна проверка на конструкцията, включително външната страна на дъното на плавателния съд и свързаните с него елементи, оборудването за безопасност, радиоинсталациите и другото оборудване, както е посочено в 1.5.2.1, за да се гарантира, че те отговарят на изискванията на Кодекса, че са в задоволително състояние и са годни за обслужването, за което е предназначен плавателният съд. Проверката на дъното на плавателния съд се провежда, когато плавателният съд е извън водата при подходящи условия за шателен преглед на всички повредени или проблемни зони; и

- 3 допълнителният преглед, общ или частичен в зависимост от обстоятелствата, се извършва след ремонт, направен в резултат на разследванията, предписани в 1.7.3, или когато се извършват важни ремонти или обновявания. Прегледът следва да гарантира, че необходимите ремонти или обновявания са извършени ефективно, че материалите и изработката при тези ремонти или обновявания са задоволителни във всяко едно отношение и че плавателният съд отговаря във всяко едно отношение на изискванията на Кодекса.

1.5.3 Периодичните прегледи, посочени в 1.5.1.3, се заверяват в сертификата за безопасност на високоскоростните плавателни съдове.

1.5.4 Проверката и прегледът на плавателния съд, що се отнася до прилагането на разпоредбите на Кодекса, се извършват от служители на Администрацията. Администрацията обаче би могла да упълномощи за тези проверки и прегледи както инспектори, избрани за целта, така и организации, признати от нея.

1.5.5 Администрацията, която назначава инспектори или признава организации за извършване на проверки и прегледи, както са посочени в 1.5.4, оправомощава като минимум всеки назначен инспектор или призната организация:

- 1 да изисква ремонт на плавателен съд; и
- 2 да извършва проверки и прегледи, ако такива са поискани от надлежните органи на пристанищна държава.

Администрацията уведомява организацията за конкретните отговорности и условия на правомощията, делегирани на назначените инспектори или признати организации.

1.5.6 Когато назначен инспектор или призната организация определи, че състоянието на плавателния съд или неговото оборудване не съответства в значителна степен на данните от сертификата или е такава, че плавателният съд не е годен за опериране без риск за плавателния съд или лицата на борда, инспекторът или организацията незабавно осигурява предприемането на коригиращи действия и своевременно уведомява Администрацията. Ако коригиращи действия не бъдат предприети, сертификатът се оттегля и

19

преглед, новият сертификат е валиден до дата, не по-късна от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличния сертификат, преди да е било разрешено удължаването.

1.8.11 При специални обстоятелства, определени от Администрацията, не е необходимо да се датира новият сертификат от датата на изтичане на валидността на съществуващия сертификат, както се изисква от 1.8.6 или 1.8.10. При такива обстоятелства новият сертификат е валиден до дата, не по-късна от 5 години след датата на приключване на подновителния преглед.

1.8.12 Ако периодичният преглед е завършен преди срока, посочен в раздел 1.5, тогава:

1. датата на изтичане на валидността, посочена в сертификата, се заменя посредством заверка с дата, която не е по-късна от 3 месеца след датата, на която е приключил прегледът;
2. последващият периодичен преглед, изискван съгласно раздел 1.5, се извършва през сроковете, посочени в 1.5, като се използва новата дата на изтичане на валидността; и
3. датата на изтичането на валидността може да остане непроменена, при условие че един или повече периодични прегледи бъдат извършени така, че да не бъдат надвишени максималните интервали между прегледите, предписани в 1.5.1.3.

1.8.13 Сертификат, издаден по 1.8.1 или 1.8.2, престава да бъде валиден в който и да е от следните случаи:

1. ако съответните прегледи не са приключили в сроковете, уточнени в 1.5.1;
2. ако сертификатът не е заверен в съответствие с 1.5.3;
3. при прехвърляне на плавателния съд под знаме на друга държава. Нов сертификат се издава само когато правителството, издаващо новия сертификат, е напълно убедено, че плавателният съд отговаря на изискванията на 1.7.1 и 1.7.2. В случай на прехвърляне между правителства, които са договарящи се правителства по Конвенцията, при поискване в срок от 3 месеца след прехвърлянето, правителството на държавата, под чието знаме плавателният съд преди това е имал право да плава, изпраща във възможно най-кратък срок на Администрацията копие от сертификата на плавателния съд преди прехвърлянето и, ако има такива, копия от докладите от съответните прегледи.

1.8.14 От привилегиите по Кодекса не могат да се ползват плавателни съдове, които не притежават валиден сертификат.

1.9 Разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове

1.9.1 Плавателният съд не може да оперира с търговска цел, освен ако не е издадено валидно разрешително за експлоатация на високоскоростния плавателен съд в допълнение към сертификата за безопасност на високоскоростния плавателен съд. Транзитните пътувания без пътници или товари могат да се извършват без разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове.

1.9.2 Разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове се издава

22

1.8.2 Договарящо се правителство по Конвенцията може, по молба на Администрацията, да изиска преглед на плавателния съд и, ако е убедено, че са спазени разпоредбите на Кодекса, да издаде или да разреши издаването на сертификат на плавателния съд и, при необходимост, да направи заверка или да разреши полагането й върху сертификат на плавателния съд в съответствие с Кодекса. Всеки така издаден сертификат съдържа декларация, в която се посочва, че е издаден по искане на правителството на държавата, под чийто флаг плавателният съд оперира, като този сертификат има същата сила и се приема при същите условия като сертификат, издаден по 1.8.1.

1.8.3 Сертификатът е на база образца, представен в приложение 1 към Кодекса. Ако използваният език не е нито английски, нито испански, нито френски, текстът включва и превод на един от тези езици.

1.8.4 Сертификатът за безопасност на високоскоростни плавателни съдове се издава за срок, определен от Администрацията, който не надвишава 5 години.

1.8.5 Независимо от изискванията на 1.8.4, когато подновителният преглед е приключил в рамките на три месеца преди датата на изтичането на валидността на издадения сертификат, новият сертификат важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късно от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличния сертификат.

1.8.6 Когато подновителният преглед е приключил след датата на изтичането на валидността на издадения сертификат, новият сертификат важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късно от 5 години след датата на изтичане на валидността на наличния сертификат.

1.8.7 Когато подновителният преглед е приключил след повече от 3 месеца преди датата на изтичането на валидността на издадения сертификат, новият сертификат важи от датата на приключването на подновителния преглед до дата, не по-късно от 5 години след датата на приключване на прегледа при подновяване.

1.8.8 Ако сертификатът е издаден за срок, по-малък от 5 години, Администрацията може да продължи валидността му след датата на изтичането му до края на максималния период, посочен в 1.8.4, при условие че са извършени прегледите, необходими при издаването на сертификат за срок от 5 години.

1.8.9 Ако след приключването на подновителния преглед нов сертификат не може да бъде издаден или да бъде предоставен на плавателния съд преди датата на изтичане на валидността на наличния сертификат, лицето или организацията, упълномощени от Администрацията, може да завери наличния сертификат, като този сертификат се счита за валиден за нов период, който не може да надвишава 5 месеца, считани от датата на изтичането на валидността му.

1.8.10 Ако на датата на изтичане на валидността на сертификата му, плавателният съд не се намира на място, на което ще се извърши преглед, Администрацията може да удължи валидността на сертификата, но това удължаване се разрешава единствено, за да се даде възможност на плавателния съд да отиде до мястото, на което следва да се извърши прегледът, и то единствено в случай че тази мярка изглежда навременна и разумна. Валидността на сертификат не може да бъде удължавана за повече от един месец и плавателният съд, на който е разрешено удължаването, няма правото въз основа на това удължаване, след пристигането на мястото, на което следва да се извърши прегледа, да отпътува оттам, без да е получил нов сертификат. Когато приключи подновителният

21

график за обслужване. Тази информация се актуализира според необходимостта.

1.12.2 Ръководствата съдържат най-малко информацията, посочена в глава 18, и са съставени на език, разбираем за екипажа. Когато този език не е английски, се осигурява превод на английски език най-малко на ръководството за експлоатация на маршрута и на ръководството за експлоатация на плавателния съд.

1.13 Последващи разработки

1.13.1 В областта на проектирането на високоскоростни плавателни съдове се провеждат много научни изследвания и разработки и могат да се появят нови видове плавателни съдове с различна геометрия от предвидената при създаването на настоящия Кодекс. Важно е този Кодекс да не ограничава развитието и разработването на нови конструкции.

1.13.2 Възможно е да бъде разработена конструкция, която не съответства на разпоредбите на настоящия Кодекс. В такъв случай Администрацията определя степеня, в която разпоредбите на Кодекса са приложими към конструкцията, и, ако е необходимо, разработва допълнителни или алтернативни изисквания за осигуряване на еквивалентно ниво на безопасност на плавателния съд.

1.13.3 Посоченото по-горе се взема предвид от Администрацията при оценката на еквиваленти съгласно Кодекса.

1.14 Разпространение на информация за безопасността

1.14.1 В случай че дадена Администрация разполага с основания да разследва инцидент, свързан със плавателен съд, за който се прилага настоящият Кодекс, тази Администрация предоставя копие от официалния доклад на организацията, която приканва държавите членки да отбележат наличието на доклада и да получат копие от него.

1.14.2 В случай че експлоатационният опит разкрие структурни повреди или повреди в оборудването, засягащи безопасността на дадена конструкция, собствените на плавателните съдове информират Администрацията.

1.15 Преглед на Кодекса

1.15.1 Кодексът се преразглежда от организацията през определени интервали, за предпочитане не по-дълги от четири години, с цел да се преосмислят съществуващите изисквания, за да се отчетат новите разработки в областта на проектирането и технологиите.

1.15.2 Когато Администрацията прецени, че дадена нова разработка на конструкция и технология е приемлива, тази Администрация може да представи подробности за разработката на организацията с цел включване в Кодекса по време на периодичния преглед.

от Администрацията, за да се удостовери съответствие с 1.2.2 до 1.2.7 и да се определят условията за експлоатация на плавателния съд, и се изготвя въз основа на информацията, съдържаща се в ръководството за експлоатация на маршрута, посочено в глава 18 от настоящия Кодекс.

1.9.3 Преди да издаде разрешително за експлоатация, Администрацията се консултира с всяка пристанищна държава, за да получи подробности за всички условия, свързани с експлоатацията на плавателния съд в тази държава. Всички такива условия се посочват от Администрацията в разрешителното за експлоатация и се включват в ръководството за експлоатация на маршрута.

1.9.4 Пристигналата държава може да инспектира плавателния съд и да провери неговата документация единствено с цел проверка на съответствието с фактите, посочени в разрешителното за експлоатация, и условията, свързани с него. Когато по време на проверката се открият недостатъци, разрешителното за експлоатация престава да бъде валидно, докато тези недостатъци не бъдат отстранени.

1.9.5 Разпоредбите на 1.8 се прилагат за издаването и срока на валидност на разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове.

1.9.6 Разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове е на база образца, представен в приложение 2 към настоящия Кодекс. Ако използваният език не е нито английски, нито испански, нито френски, текстът включва и превод на един от тези езици.

1.10 Контрол

Разпоредбите на правило 1/19 от Конвенцията се прилагат включително и за разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове в допълнение към сертификата, издаден съгласно 1.8.

1.11 Еквиваленти

1.11.1 Когато настоящият Кодекс изисква в плавателния съд да бъдат монтирани или превозвани определени приспособления, материали, уреди или апарати или техни видове, или да бъде извършено снабдяване, Администрацията може да разреши монтирането или превозването на всякакви други приспособления, материали, уреди или апарати, или техни видове, или да бъде извършено снабдяване, ако установи посредством изпитвания или по друг начин, че тези принадлежности, материали, уреди или апарати, или техни видове или снабдяване са не по-малко ефективни, отколкото се изисква от настоящия Кодекс.

1.11.2 Когато спазването на някое от изискванията на настоящия Кодекс е непрактично за конкретните конструкции на плавателния съд, Администрацията може да замени тези с алтернативни изисквания, при условие че се постига еквивалентна безопасност. Администрацията, която разрешава това заместване, съобщава на организацията подробности и причините за заместването, които организацията разпространява до правителствата членки за сведение.

1.12 Информация, която трябва да се предостави

1.12.1 Администрацията гарантира, че ръководството на компанията, експлоатираща плавателния съд, е предоставило на плавателния съд подходяща информация и насоки под формата на ръководства, които да позволят безопасната експлоатация и поддръжка на плавателния съд. Тези ръководства включват ръководство за експлоатация на маршрута, ръководство за експлоатация на плавателния съд, ръководство за техническо обслужване и

метод осигурява еквивалентно ниво на безопасност. Тези методи могат да включват:

1. математическа симулация на динамично поведение;
2. изпитване на модел в мащаб; и
3. изпитвания в пълен мащаб.

2.1.5 Моделните или пълномащабни изпитвания и/или изчисления (според случая) включват също така разглеждане на следните известни рискове за устойчивостта, на които високоскоростните плавателни съдове са податливи, в зависимост от вида на плавателния съд:

1. неустойчивост на посоката, която често е съчетана с неустойчивост при клатене и накланяне;
2. протегляне и потапяне на носа в морето при скорости, близки до скоростта на вълните, приложими за повечето видове;
3. потапяне на носа на монокорпуси и катамарани поради динамична загуба на надлъжна устойчивост в относително спокойно море;
4. намаляване на напречната устойчивост с увеличаване на скоростта на монокорпусите;
5. подскачане на монокорпуси в съчетание с накланяне и силни вибрации, които могат да станат прекомерни;
6. спъване на надлъжната греда, често срещано при монокорпусите и възникващо, когато потапянето на надлъжната греда генерира силен преобръщаш момент;
7. пробиване при превозни средства с въздушна възглавница, надлъжно или напречно, в резултат на отпускане на носа или страничния цилиндър или внезапен колапс на геометрията на цилиндъра, което в крайни случаи може да доведе до преобръщане;
8. неустойчивост при накланяне на двукорпусни плавателни съдове с малка площ на газене във вода, дължаща се на хидродинамичния момент, възникнал в резултат на водния поток над потопените долини корпуси;
9. намаляване на ефективната метacentрична височина (устойчивост при клатене) на неводоизместващи кораби при завои с висока скорост в сравнение с тази при прави курсове, което може да доведе до внезапно нарастване на кренения ъгъл и/или клатене и накланяне; и
10. резонансно клатене на неводоизместващи кораби при напречни вълни, което в крайни случаи може да доведе до преобръщане.

2.1.6 Извършват се подходящи изчисления и/или изпитвания, за да се докаже, че при експлоатация в рамките на одобрени работни ограничения, след смущения, причиняващи клатене, накланяне или издигане поради завиване или комбинация от завивания, плавателният съд се връща в първоначалното си положение.

26

ГЛАВА 2

ПЛАВАЕМОСТ, УСТОЙЧИВОСТ И ДЕЛЕНЕ НА ОТСЕЦИ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Общи положения

2.1.1 Плавателният съд следва да е осигурен с:

1. характеристики за устойчивост и системи за стабилизиране, подходящи за осигуряване на безопасност, когато плавателният съд се експлоатира в режим без водоизместимост и по време на преходен режим;
2. характеристики на плаваемост и устойчивост, подходящи за осигуряване на безопасност, когато плавателният съд се експлоатира в режим на водоизместимост, както в неповредено, така и в повредено състояние; и
3. характеристики за устойчивост в режим без изместване и преходен режим, подходящи за безопасно преместване на плавателния съд в режим на водоизместимост в случай на неизправност на системата.

2.1.2 При изчисляването на устойчивостта се отчита ефектът от обледеняването. Пример за установена практика за отклонения при натрупване на лед е даден в приложение 5 за насоки на Администрацията.

2.1.3 За целите на настоящата и следващите глави, освен ако изрично не е предвидено друго, се прилагат следните определения:

1. „Точка на заливане“ означава всеки отвор, през който може да се наводнят помещенията, които съставляват резерватна плаваемост, докато плавателният съд е в неповредено или повредено състояние и се накланя под ъгъл, надхвърлящ ъгъла на равновесие.
2. „Нагълно потопено крило“ означава крило, което няма подемни компоненти, излизайщи над повърхността на водата в режим на носене на крилото.
3. „Еднокорпусен плавателен съд“ е всеки плавателен съд, който не е многокорпусен плавателен съд.
4. „Многокорпусен плавателен съд“ е плавателен съд, който при всеки нормално постижим надлъжен наклон или кренящ ъгъл има твърда конструкция на корпуса, която прониква през повърхността на морето в повече от една отделна зона.
5. „Пропускливост“ на дадено помещение е процентът от обема на това пространство, който може да се наводни.
6. „Цилиндър“ означава удължаваща се надолу гъвкава конструкция, използвана за поместване или разделяне на въздушна възглавница.

2.1.4 Могат да бъдат приети други средства за доказване на съответствие с изискванията на която и да е част от настоящата глава, при условие че може да се докаже, че избраните

25

2.2 Плаваемост в неповредено състояние, водонепроницаемост и устойчивост на атмосферни влияния

2.2.1 Плаваемост в неповредено състояние

2.2.1.1 Всички плавателни съдове трябва да имат достатъчно резервна плаваемост по проектната водолиния, за да отговарят на изискванията за устойчивост в повредено и неповредено състояние от настоящата глава. Администрацията може да изиска по-голяма резервна плаваемост, за да позволи на плавателния съд да оперира в който и да е от предвидените режими. Резервната плаваемост се изчислява, като се включат само тези отделения, които са:

1. водонепроницаеми и разположени под базовата линия, или
2. водонепроницаеми или устойчиви на атмосферни влияния и разположени над базовата линия.

При отчитане на устойчивостта след повреда се приема, че наводняването настъпва до границите на водонепроницаемост в равновесно състояние и до границите на устойчивостта на атмосферни влияния в междинните етапи на наводняването и в рамките на обхвата на положителната крива на лоста за изграждане, необходим за удовлетворяване на изискванията за остатъчна устойчивост.

Може да се счита, че плавателни съдове, построени в съответствие с изискванията на организации, признати от Администрацията, в съответствие с правило XI/1 от Конвенцията, притежават достатъчна здравина и устойчивост.

2.2.1.2 Предвиждат се мерки за проверка на водонепроницаемостта или устойчивостта на атмосферни влияния на тези отделения, които са взети предвид в 2.2.1.1, както и подробностите, включени в ръководството за експлоатация на плавателния съд, което се изисква в 18.2.1.

2.2.2 Отвори във водонепроницаеми отделения

2.2.2.1 Броят на отворите във водонепроницаеми вертикални прегради се намалява до минимума, съвместим с конструкцията и правилната работа на плавателния съд, като всички такива врати се затварят преди отплаването на плавателния съд от котвената стоянка.

2.2.2.2 Вратите във водонепроницаемите вертикални прегради могат да бъдат на панти или плъзгачи се. Чрез подходящи изпитвания се доказва, че те могат да поддържат водонепроницаемостта на вертикалната преграда. Това изпитване се прави от двете страни на вратата и се прилага налягане с 10% по-голямо от определеното от минимална допустима височина на отвора на заливане. Изпитването може да се проведе преди или след монтирането на вратата на плавателния съд, но при изпитване на брега адекватността на монтажа в плавателния съд се проверява чрез тест с маркуч.

2.2.2.3 Вместо изпитване на отделни врати може да се приеме одобрение на типа, при условие че процесът на одобрение включва изпитване на налягането до стойност, равна или по-висока от необходимото налягане (вж. точка 2.2.2.2).

2.2.2.4 Всички водонепроницаеми врати трябва да могат да бъдат задействани, когато плавателният съд е наклонен до 15° и да са оборудвани със средства за индикация в работното помещение, показващи дали са отворени или затворени. Всички такива врати трябва да могат да се отварят и затварят локално от всяка страна на вертикалната преграда.

27

2.2.2.5 Водонепроницаемите врати остават затворени, когато плавателният съд е в морето, освен когато биват отворени за достъп. Върху всяка врата се прикрепя бележка, че тя не трябва да се оставя отворена.

2.2.2.6 Водонепроницаемите врати трябва да могат да се затварят с дистанционно управление от работното помещение за не по-малко от 20 секунди и не повече от 40 секунди и да са снабдени със звуков алармен сигнал, различен от другите алармени системи в зоната, който да се задейства за поне 5 секунди, но не повече от 10 секунди, преди вратите да започнат да се движат, когато вратата се затваря дистанционно, и да продължат да звучат до пълното затваряне на вратата. Захранването, контролът и индикаторите трябва да могат да се задействат в случай на повреда на главното захранване, както се изисква от правило II-1/15.7.3 на Конвенцията. В зоните за пътници и зоните, където околната шум надвишава 85 dB (A), звуковият алармен сигнал се допълва от примитивен визуален сигнал на вратата. Ако Администрацията сметне, че тези врати са от съществено значение за безопасната работа на плавателния съд, водонепроницаемите врати на панти, които са само с локален контрол, могат да бъдат разрешени за зони, до които само екипажът има достъп, при условие че са снабдени с дистанционни индикатори, както се изисква от 2.2.2.4.

2.2.2.7 Когато тръби, шпигати, електрически кабели и т.н. преминават през водонепроницаеми отделения, механизмите за създаване на водонепроницаемо проникване са от тип, който е изпитан при хидростатично налягане, равно или по-голямо от необходимото за действителното местоположение в плавателния съд, в който ще бъдат монтирани. Изпитвателното налягане трябва да се поддържа в продължение на най-малко 30 минути и през този период не трябва да има изтичане през проникващия механизъм. Изпитвателното налягане трябва да е с 10% по-високо от стойността, определена от минималната допустима височина на отвора за заливане. Прониквания през водонепроницаемите вертикални прегради, изпълнени чрез непрекъснато заваряване, не изискват изпитване върху прототипа. Клапаните на шпигатите от отделенията, защитени от атмосферни влияния, които са включени в изчисленията за устойчивост, трябва да имат механизми за дистанционно затваряне от работната станция.

2.2.2.8 Когато вентилационният колектор е част от водонепроницаема граница, той трябва да може да издържа на водното налягане, като се отчита максималният ъгъл на наклон, допустим по време на всички етапи на наводняване.

2.2.3 Вътрешни носови врати

2.2.3.1 Когато ро-ро плавателните съдове са оборудвани с носови отвори за товари, вътрешната носова врата се монтира над тези отвори, за да се ограничи степента на наводняване в случай на неизправност на външното затваряне. Тази вътрешна носова врата, ако има такава, трябва да бъде:

1. устойчива на атмосферни влияния до горната палуба, която от своя страна е устойчива на атмосферни влияния до носовия отвор за товари;
2. разположена по такъв начин, че да се предотвратява възможността носовата врата за товари да й причини повреда, в случай че носовата врата за товари се повреди или откачи;
3. пред венчичи позиции на палубата на превозното средство, при които превозните средства са предназначени да бъдат носени; и
4. част от граница, предназначена да предотврати наводняване в останалата част

28

рамките на 0.02 m над палубата на ро-ро помещението; и

4. тези освобождаващи отвори са снабдени със затварящи устройства или клапи, които предотвратяват влизането на вода в палубата на ро-ро помещението, като в същото време позволяват на водата, която може да се акумулира на палубата на ро-ро помещението, да изтече.

2.2.4 Други разпоредби за ро-ро плавателни съдове

2.2.4.1 Всички достъпи в ро-ро помещението, които водят до помещения под палубата, имат най-ниска точка, която е не по-малка от височината, получена от изпитванията, проведени съгласно 2.2.3.2.2, или 3 m над проектната водолиния.

2.2.4.2 Когато са монтирани рамки за осигуряване на достъп на превозни средства до помещенията под палубата на ро-ро помещението, техните отвори трябва да бъдат херметически затваряни, за да се предотврати проникването на вода под тях.

2.2.4.3 Достъпите в ро-ро помещението, които водят до помещения под ро-ро палубата и имат най-ниска точка, която е по-малка от височината, получена от изпитванията, проведени съгласно 2.2.3.2.2 или 3 m над проектната водолиния, могат да бъдат разрешени, при условие че са водонепроницаеми и затворени преди плавателният съд да напусне котвената стоянка при всяко плаване и остават затворени до следващото му закорвяне.

2.2.4.4 Достъпите, посочени в 2.2.4.2 и 2.2.4.3 по-горе, се оборудват със сигнализатори за тревога в работното помещение.

2.2.4.5 Помещенията от специални категории и ро-ро помещенията се обхождат постоянно или се следят с ефикасни средства, като например наблюдение с камери, за да се установи всяко неразрешено на превозни средства при неблагоприятни метеорологични условия и всеки неразрешен достъп от страна на пътниците още по време на движение на плавателния съд (вижте 7.8.3.1).

2.2.5 Индикатори и надзор

2.2.5.1 Индикатори

В работното помещение се осигуряват индикатори за всички врати на корпуса, товарни врати и други приспособления за затваряне, които, ако бъдат оставени отворени или неправилно обезопасени, могат да доведат до сериозни наводнения в условия на неупоредено и повредено състояние. Индикаторната система се проектира на принципа за надеждност и посредством визуални сигнализиции показва дали вратата не е изцяло затворена или дали някой от механизмите за обезопасяване не са на място и изцяло заключени, а посредством звукови сигнализиции — дали вратата или затварящите съоръжения са се отворили или дали механизмите за обезопасяване са несигурни. Индикаторният панел в работното помещение е оборудван с функция за избор на режим „пристанище/ плаване по море“, който е проектиран така, че звуковата сигнализация се задейства в работното помещение, ако плавателният съд напусне пристанището с незатворени носови врати, вътрешни врати, неупоредена рампа на кърмата или други врати в корпуса, или ако някой други механизми за затваряне не са в правилно положение. Енергийният източник за индикаторните системи е независим от енергийния източник за задвижване и обезопасяване на вратите.

2.2.5.2 Наблюдение с камери

Следва да се осигури наблюдение с камери и система за откриване на водни течения, даваща

30

на плавателния съд.

2.2.3.2 Плавателните съдове се освобождават от изискването за такава вътрешна носова врата, когато се прилага едно от следните условия:

1. товарната палуба за превозни средства в позицията на вътрешната носова врата е над проектната водолиния с височина, по-голяма от значителната височина на вълните, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия;
2. може да се докаже с изпитвания на модели или математически симулации, че когато плавателният съд се движи с диапазон от скорости до максималната достижима скорост в натоварено състояние за всички направления в море с дълги гребени на вълните и най-голяма значителна височина, съответстващи на най-неблагоприятните предвидени условия:

1. носовата врата за товарене не се достига от вълните или

2. след изпитване с отворена носова товарна врата за определяне на максималния акумулиращ се обем вода в стационарно състояние, може да се докаже чрез статичен анализ, че при същия обем вода на палубата (палубите) на превозното средство са изпълнени изискванията за остатъчна устойчивост, посочени в 2.6.11 и 2.13 или 2.15. Ако изпитванията на модела или математическите симулации не могат да покажат, че акумулираният обем вода достига стационарно състояние, се счита, че плавателният съд не отговаря на условията за това освобождаване.

Когато се използват математически симулации, те следва вече да са били проверени с пълномасшабно или моделно изпитване;

3. носовите товарни отвори водят до открити ро-ро помещения, снабдени с предпазни релси или освобождаващи отвори, отговарящи на изискванията на 2.2.3.2.4;

4. палубата на най-ниско разположеното ро-ро помещение над проектната водолиния е снабдена от всяка страна с освобождаващи отвори, равномерно разпределени по страните на отделението. Те трябва да бъдат доказани като приемливи с изпитвания съгласно 2.2.3.2.2 по-горе или да отговарят на следните изисквания:

1. $A \geq 0.3 \text{ l}$

където:

A = общата площ на освобождаващите отвори от всяка страна на палубата в m^2 , и

l = дължината на отделението в m;

2. плавателният съд поддържа остатъчна запасна височина на палубата на ро-ро помещението от поне 1 m в най-лошия сценарий;

3. тези освобождаващи отвори са разположени в рамките на височина от 0,6 m над палубата на ро-ро помещението и долният ръб на отворите е в

29

ефективно затворени и водонепроницаеми.

2.2.7.6 Не се допускат странични люкове в положение, при което прагът им е под линията, очертана успоредно на проектната водолиния и на един метър над нея.

2.2.8 Люкове и други отвори

2.2.8.1 Люкове, затваряни с устойчиви на атмосферни влияния капаци

Конструкцията и средствата за осигуряване на устойчивост на атмосферните влияния на товарните и другите люкове трябва да отговарят на следните изисквания:

1. височините на комингите по принцип не трябва да бъдат по-малки от 100 mm за люкове към устойчиви на атмосферни влияния помещения на палуби над базовата линия и 250 mm на други места. За плавателни съдове с дължина 30 m и по-малко височината на комингите може да бъде намалена до максималната стойност за безопасна работа на плавателния съд;
2. височината на тези коминги може да бъде намалена или комингите да не бъдат монтирани, при условие че Администрацията се увери, че по този начин не се нарушава безопасността на кораба при никакви морски условия до най-неблагоприятните предвидени условия. Когато се предвиждат коминги, те трябва да бъдат със стабилна конструкция; и
3. мерките за осигуряване и поддържане на устойчивост на атмосферни влияния гарантират, че тази устойчивост може да се поддържа при всякакви морски условия до най-неблагоприятните предвидени условия.

2.2.8.2 Отвори на машинното отделение

2.2.8.2.1 Отворите на машинното отделение са с подходящи рамки и се затварят ефективно с каси с достатъчна здравина, а когато касите не са защитени от други конструкции, специално се взема предвид тяхната здравина. Отворите за достъп в тези каси трябва да бъдат снабдени с устойчиви на атмосферни влияния врати.

2.2.8.2.2 Височината на праговете и комингите по принцип не трябва да бъде по-малка от 100 mm за отвори към устойчиви на атмосферни влияния помещения на палубата над базовата линия и 380 mm на други места. За плавателни съдове с дължина 30 m и по-малко височината може да бъде намалена до максималната стойност за безопасна работа на плавателния съд.

2.2.8.2.3 Вентилаторните отвори на машинното отделение трябва да отговарят на изискванията на 2.2.8.4.2.

2.2.8.3 Различни отвори в открити палуби

2.2.8.3.1 Гърловините и изравнените бордови илюминатори на базовата линия или в рамките на надстройките, различни от затворените надстройки, се затварят със стабилни капаци, които могат да бъдат направени водонепроницаеми. Освен ако не са закрепени с болтове, поставени на близко разстояние, капациите трябва да бъдат трайно закрепени.

2.2.8.3.2 Сервизните люкове на машините и т.н. могат да бъдат приспособени като люкове за достъп, при условие че капациите са обезопасени с болтове, поставени на близко разстояние, държат се затворени в морето и са оборудвани с механизми за преносими предпазни парапети.

32

индикация в работното помещение и пункта за управление на двигателя за всеки теч през вътрешните и външни носови врати, вратите на кърмата и през които и да е други врати на корпуса, който би могъл да причини сериозно наводняване.

2.2.6 Устойчивост на надстройката

2.2.6.1 Когато навлизането на вода в конструкции над базовата линия може да повлияе значително на устойчивостта и плаваемостта на плавателния съд, тези конструкции следва да бъдат:

1. с достатъчна здравина за поддържане на устойчивост на атмосферни влияния и снабдени с приспособления за затваряне, устойчиви на атмосферни влияния; или
2. снабдени с подходящи дренажни съоръжения; или
3. еквивалентна комбинация от двете мерки.

2.2.6.2 Устойчивите на атмосферни влияния надстройки и покрити палуби, разположени над базовата линия, разполагат по външните граници със средства за затваряне на отворите с достатъчна здравина, така че да поддържат устойчивост на атмосферни влияния при всякакви условия на повреда, когато въпросното помещение не е повредено. Освен това, средствата за затваряне трябва да бъдат такива, че да поддържат устойчивост на атмосферни влияния при всякакви експлоатационни условия.

2.2.7 Врати, прозорци и др. в границите на помещения, устойчиви на атмосферни условия

2.2.7.1 Вратите, прозорците и др., както и всички свързани с тях рамки и вертикални разделни елементи в защитени от атмосферни влияния надстройки и покрити палуби, са защитени от атмосферни влияния и не пропускат или не се повреждат при равномерно прилагано налягане, по-ниско от налягането, при което съседна конструкция би претърпяла трайна деформация или повреда. Може да се приеме, че съответствието с изискванията на организациите, признати от Администрацията на база правило XI/1 от Конвенцията, притежава достатъчна сила.

2.2.7.2 За врати в устойчиви на атмосферни влияния надстройки изпитванията с маркуч се извършват с външно налягане на водата в съответствие със спецификации, които са най-малкото еквивалентни на приемливите за организацията.

2.2.7.3 Височината над палубата на долния праг към вратите, водещи до открити палуби, следва да бъде толкова над палубата, колкото е разумно и практически възможно, особено разположените в открити позиции. Височината на прага по принцип не трябва да бъде по-малко от 100 mm за врати към устойчиви на атмосферни влияния помещения на палубата над базовата линия и 250 mm на други места. За плавателни съдове с дължина 30 m и по-малко височината на прага може да бъде намалена до максималната стойност за безопасна работа на плавателния съд.

2.2.7.4 Не се допускат прозорци в границите на помещенията от специална категория или ро-ро помещенията или под базовата линия. Ако това се изиска от ограничените в разрешителното за експлоатация, гледащите напред прозорци или прозорците, които могат да бъдат потопени във всяка фаза от наводняването, трябва да бъдат снабдени с панти или плъзгащи се капаци, готови за незабавна употреба.

2.2.7.5 Страничните люкове към помещенията под базовата линия се оборудват с ефикасно окачени глухи илюминатори, разположени вътре така, че да могат да бъдат

31

2.2.9.3 В обслужваните машинни отделения главните и спомогателните всмукателни и изпускателни отвори, свързани с работата на машините, могат да бъдат контролирани локално. Тези органи за управление следва да бъдат леснодостъпни и снабдени с индикатори, показващи дали клапаните са отворени или затворени. В обслужваните машинни отделения главните и спомогателните всмукателни и изпускателни отвори, свързани с работата на машините, трябва да могат да се управляват от работното помещение.

2.2.9.4 Шпигатите, водещи от надстройки или покрити палуби, които не са снабдени с устойчиви на атмосферни влияния врати, се отвеждат зад борда.

2.2.9.5 Всички външни принадлежности и клапани, изисквани от настоящия Кодекс, са изработени от подходящ ковок материал. Клапаните от обикновен чугун или друг подобен материал са неприемливи.

2.2.10 Въздухопроводи

2.2.10.1 Основните резервоари за съхранение, съдържащи запалими течности, или резервоарите, които могат да се изпомпват или пълнят от морето, имат въздухопроводи, които не завършват в затворени помещения.

2.2.10.2 Всички въздухопроводи, простиращи се до откритите палуби, имат височина от палубата до точката, където водата може да има достъп под поне 300 mm, когато палубата е по-малко от 0,05 L над проекната водолиния, и 150 mm на всички останали палуби.

2.2.10.3 Въздухопроводите могат да излизат през страните на надстройката, при условие че това е на височина най-малко 0,02 L над която и да е водолиния, когато плавателният съд в определено състояние е наклонен под ъгъл от 15° или 0,02 L над най-високата водолиния на всички етапи от наводняването, определено от изчисленията за устойчивост при повреда, в зависимост от това коя от двете стойности е по-висока.

2.2.10.4 Всички въздухопроводи се оборудват с устойчиви на атмосферни влияния затварящи устройства, които се затварят автоматично.

2.2.11 Освобождаващи отвори

2.2.11.1 Когато във фалшбордовете на откритите палуби се образуват кладенци, се осигуряват достатъчно средства за бързото освобождаване на палубите от вода и за нейното източване. Минималната площ на освобождаващия отвор (A) от всяка страна на плавателния съд за всеки кладенец на откритата палуба на основния(те) корпус(и) е:

1. където дължината на фалшборда (l) в кладенеца е 20 m или по-малко:

$$A = 0,7 + 0,035 / (m^2); \text{ и}$$

2. където l надвишава 20 m:

$$A = 0,07 / (m^2),$$

и в никакъв случай l не трябва да се приема за по-голямо от 0,7 l.

Ако средната височина на фалшборда е по-голяма от 1,2 m, необходимата площ се увеличава с 0,004 квадратни метра на метър дължина на кладенеца за всяка разлика във височината от 0,1 m. Ако средната височина на фалшборда е по-малка от 0,9 m, необходимата площ се намалява с 0,004 квадратни метра на метър дължина на кладенеца за

2.2.8.3.3 Отворите в откритите палуби, водещи до помещения под базовата линия или затворените надстройки, различни от люкове, отвори на машинното отделение, гърловини и изравнени бордови илюминатори, са защитени със затворена надстройка, покрити палуба или спускателни люкове с еквивалентна якост и устойчивост на атмосферни влияния.

2.2.8.3.4 Височината над палубата на праговете към вратите в спускателните люкове по принцип не трябва да бъде по-малка от 100 mm за врати към устойчиви на атмосферни влияния помещения на палубата над базовата линия, и 250 mm на други места. За плавателни съдове с дължина 30 m и по-малко височината на прага може да бъде намалена до максималната стойност за безопасна работа на плавателния съд.

2.2.8.4 Вентилатори

2.2.8.4.1 Вентилаторите към помещенията под базовата линия или палубите на затворените надстройки имат стабилно изградени коминген, ефективно свързани с палубата. Височината на комингента по принцип не трябва да бъде по-малко от 100 mm за вентилатори към устойчиви на атмосферни влияния помещения на палубата над базовата линия и 380 mm на други места. За плавателни съдове с дължина 30 m и по-малко височината на комингента може да бъде намалена до максималната стойност за безопасна работа на плавателния съд.

2.2.8.4.2 Вентилатори, чиито коминген се простират на повече от един метър над палубата или които са монтирани на палуби над базовата линия, не е необходимо да бъдат снабдени със затварящи механизми, освен ако са обхванати напред или са специално изисквани от Администрацията.

2.2.8.4.3 С изключение на случаите, предвидени в 2.2.8.4.2, отворите на вентилатора трябва да бъдат снабдени с ефективни и устойчиви на атмосферни влияния затварящи устройства.

2.2.8.4.4 Отворите на вентилатора са обхванати към къмата или в напречна посока, където е възможно.

2.2.9 Шпигати, всмукателни и изпускателни отвори

2.2.9.1 Изпускателните отвори, които преминават през корпуса от помещенията под базовата линия или от надстройките и покритите палуби, монтирани над базовата линия, се оборудват с ефикасни и достъпни средства за предотвратяване на пропускането на вода в борда. Обикновено всеки отделен изпускателен отвор трябва да има един автоматичен възвратен клапан с механизъм за положително затваряне от позиция над базовата линия. Когато обаче вертикалното разстояние от проекната водолиния до вътрешния край на изпускателната тръба надвишава 0,01 L, изпускателният отвор може да има два автоматични възвратни клапана без механизми за положително затваряне, при условие че вътрешният клапан е винаги достъпен за проверка при експлоатационни условия. Когато вертикалното разстояние надвишава 0,02 L, може да се постави един автоматичен възвратен клапан без механизми за положително затваряне. Механизмите за задействане на клапана с положително действие трябва да бъдат леснодостъпни и снабдени с индикатор, показващ дали клапанът е отворен или затворен.

2.2.9.2 Клапаните на шпигатите от устойчивите на атмосферни условия отделения, включени в изчисленията за устойчивост, трябва да могат да се управляват от работното помещение.

Таблица 2.3.4, показваща прилагането на приложения 7 и 8 за еднокорпусни и многокорпусни плавателни съдове

GM _T	$\frac{B_{WL} \cdot A_{WP}}{V}$	
	≤ 7	> 7
$\leq 3,0$	приложение 8	приложение 8 или приложение 7
$> 3,0$	приложение 8 или приложение 7	приложение 7

където:

B_{WL} = максимална ширина по водолинията при проектната водолиния (m); за многокорпусни плавателни съдове тя се отвежда към външната страна на страничните люкове

A_{WP} = площ на газене във вода при проектната водолиния (m²)

V = обем на водоизместимостта при проектната водолиния (m³)

GM_T = напречна метациентрична височина в състояние на натоварване, съответстваща на проектната водолиния, коригирана за ефектите на свободната повърхност (m)

2.4 Устойчивост в режим без водоизместимост в неповредено състояние

2.4.1 Изискванията на настоящия раздел и на раздел 2.12 се прилагат, ако се приеме, че всички монтирани системи за стабилизиране са напълно функциониращи.

2.4.2 Устойчивостта при клатене и накланяне на първия и/или всеки друг плавателен съд да дадена серия се оценява качествено по време на изпитванията за експлоатационна безопасност, както се изисква от глава 18 и приложение 9. Резултатите от тези изпитвания могат да покажат необходимостта от налагане на експлоатационни ограничения.

2.4.3 Когато плавателните съдове са оборудвани с излизащи над повърхността на водата конструкции или допълнения, се вземат предпазни мерки срещу опасно накланяне и нарушаване на устойчивостта след сблъсък с потопен или плаващ обект.

2.4.4 При конструкции, където се използва периодичното деформиране на възглавницата като средство за подпомагане на управлението на плавателния съд или периодичното изпускане на въздух от възглавницата в атмосферата за целите на маневрирането на плавателния съд, се определят ефектите върху устойчивостта на възглавницата и ограниченията за използването базата на скоростта или положението на плавателния съд.

2.4.5 В случай на превозно средство с въздушна възглавница, оборудвано с гъвкави цилиндри, следва да се демонстрира дали цилиндриите остават стабилни при експлоатационни условия.

2.5 Устойчивост в преходен режим в неповредено състояние

2.5.1 При метеорологични условия до най-неблагоприятните предвидени условия времето за преминаване от режим на водоизместимост към режим без водоизместимост и обратно трябва да се сведе до минимум, освен ако не се докаже, че по време на този преход не настъпва съществено намаляване на устойчивостта.

2.5.2 Плавателните съдове на подводни криле отговарят на съответните разпоредби на

всяка разлика във височината от 0,1 m.

2.2.11.2 Тези освобождаващи отвори се разполагат на височина от 0,6 m над палубата, а долният край - на 0,02 m над палубата.

2.2.11.3 Всички такива отвори във фасбордовете следва да бъдат защитени с парашети или пръти, разположени на разстояние приблизително 230 mm един от друг. Ако на освобождаващите отвори са монтирани капаци, трябва да се осигури достатъчно свободно пространство, за да се предотврати блокиране. Пантите трябва да имат шифтове или лагери от неподдаващ се на корозия материал. Ако капашите са снабдени със закрепващи устройства, тези уреди трябва да бъдат с одобрена конструкция.

2.2.11.4 Плавателните съдове с надстройки, които са открити отпред или в двата края, отговарят на изискванията на 2.2.11.1.

2.2.11.5 При плавателни съдове с надстройки, които са открити при кърмата, минималната площ на освобождаващия отвор е:

A = 0,3 b (m²)

където:

b = ширината на плавателния съд на откритата палуба (m).

2.2.11.6 Ро-ро плавателните съдове, оборудвани с носови отвори за товарене, водещи до открити помещения за превозни средства, отговарят на изискванията на 2.2.3.

2.3 Устойчивост в режим на водоизместимост в неповредено състояние

2.3.1 Плавателните съдове на подводни криле, оборудвани с излизащи над повърхността на водата криле и/или напълно потопени криле, трябва да имат достатъчна устойчивост при всички разрешени случаи на натоварване, за да отговарят на съответните изисквания на приложение 6, и по-специално да поддържат кренящ ъгъл, по-малък от 10°, когато са подложени на по-големите кренящи моменти, посочени в 1.1.2 и 1.1.4 от същото приложение.

2.3.2 При условията на 2.3.4 многокорпусните плавателни съдове, различни от плавателните съдове на подводни криле, трябва да отговарят на съответните изисквания на приложение 7 във всички разрешени случаи на натоварване.

2.3.3 При условията на точка 2.3.4 еднокорпусните плавателни съдове, различни от плавателните съдове на подводни криле, трябва да отговарят на съответните изисквания на приложение 8 при всички разрешени условия на натоварване.

2.3.4 Когато характеристиките на многокорпусните плавателни съдове са неподходящи за прилагане на приложение 7 или характеристиките на еднокорпусните плавателни съдове са неподходящи за прилагане на приложение 8, Администрацията може да приеме алтернативни критерии, еквивалентни на определените, според вида на плавателните съдове и зоната на експлоатация. Могат да се прилагат изискванията на приложения 7 и 8, както е посочено в таблицата по-долу.

- 3 средства, чрез които водата, която е изтекла в празното помещение, трябва да бъде отстранена, се включват в ръководството за експлоатация на плавателния съд, изисквано съгласно глава 18; и
- 4 осигурена е подходяща вентилация за проверка на помещението, както се изисква от 2.2.1.2.

2.6.6 Разследва се и всяка повреда в по-малка степен от предвидената в 2.6.7 до 2.6.10, в зависимост от случая, която би довела до по-тежко състояние. Формата на повредата се приема за паралелепипед.

2.6.7 Измерение на страничните повреди

Навсякъде по периферията на плавателния съд се допускат следните странични повреди:

- 1 надлъжното измерение на повредата е $0,75\sqrt{V^{1/3}}$ или $(3\text{ m} + 0,225\sqrt{V^{1/3}})$, или 11 m, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка;
- 2 напречното измерение на проникване в плавателния съд е $0,2\sqrt{V^{1/3}}$. Въпреки това, когато плавателният съд е оборудван с раздути цилиндри или с неподвижни странични конструкции, напречното измерение на проникване трябва да бъде най-малко $0,12\sqrt{V^{1/3}}$ в основния корпус на плаваемост или конструкцията на резервоара, и
- 3 вертикалното измерение на повредата се взема за пълното вертикално измерение на плавателния съд,

където:

V = обем на водонемистимост, съответстващ на проектната водолиния (m³).

приложение 6.

2.6 Плаваемост и устойчивост в режим на водонемистимост след повреда

2.6.1 Изискванията на настоящия раздел се прилагат за всички разрешени условия на натоварване.

2.6.2 За целите на изчисляване на устойчивостта при повреди обемът и повърхностната пропускливост са, както следва:

Помещения	Пропускливост
Подходящи за товари или складове	60
С разположени жилищни помещения	95
С разположени машини	85
Предназначени за горива	0 или 95*
Предназначени за товарни превозни средства	90
Празни помещения	95

*косто води до по-строги изисквания

2.6.3 Независимо от 2.6.2, пропускливостта, определена чрез директно изчисление, се използва, когато води до по-обременяващо условие, и може да се използва, когато по-малко обременяващо условие произтича от условието, предвидено в точка 2.6.2.

2.6.4 Администрацията може да разреши използването на пяна с ниска плътност или друга среда за осигуряване на плаваемост в празни помещения, при условие че са представени удовлетворителни доказателства, че всяка предложена среда е най-подходящата алтернатива и е:

- 1 със затворена клетъчна форма, ако е пяна, или непропусклива за вода;
- 2 структурно стабилна при експлоатационни условия;
- 3 химически инертна по отношение на материалите на конструкцията, с които е в контакт, или други вещества, с които е вероятно средата да влезе в контакт (вижте 7.4.3.7); и
- 4 правилно закрепена и лесно подвижна за проверка на празните помещения.

2.6.5 Администрацията може да разреши празните помещения във водонепроницаемата обвивка на корпуса без система за изпомпване на вода от трюма или въздухопровода, при условие че:

- 1 конструкцията може да издържи на налягането след настъпването на всяка от повредите, посочени в настоящия раздел;
- 2 когато се извършва изчисляване на устойчивостта при повреди в съответствие с изискванията на настоящия раздел, всяко празно помещение в съседство с повредената зона се включва в изчислението и критериите в 2.6, 2.13 и 2.15 се спазват;

2.6.8 Измерение на повредите по дъното в зони, уязвими на повреди при накланяне

2.6.8.1 Прилагане

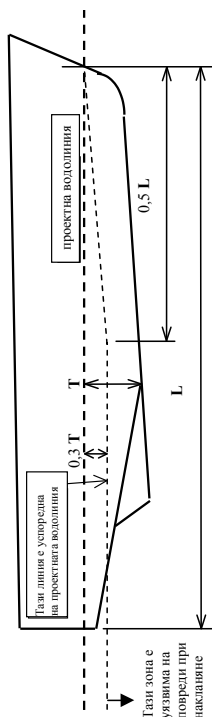
1. Всяка част от повърхността на корпуса(ите) се счита за уязвима на повреда при накланяне, ако:

1. е в контакт с водата при експлоатационна скорост в спокойни води, и
2. също така се намира под две равнини, които са перпендикулярни на равнината на осевата линия на плавателния съд и на височини, както е показано на фигура 2.6.8.1.

При многокорпусните плавателни съдове отделните корпуси се разглеждат отделно.

2. Приема се, че повредата при накланяне е по протежение на която и да е предна и задна линия на повърхността на корпуса(ите) между кила и горната граница, определена на фигурата по-долу:

3. Повредата не се нанася едновременно с определената в 2.6.7 или 2.6.9.



където: T = максималното газене на корпуса (отделно за всеки корпус при многокорпусните плавателни съдове) към проекцията водолиния, с изключение на всяка неплаваема конструкция.

Фигура 2.6.8.1

2.6.8.2 Измерение

2.6.8.2.1 Две различни надлъжни измерения се разглеждат отделно:

1. 55% от дължината L , измерена от най-предната точка на подводния плавателен обем на всеки корпус; и
2. процент от дължината L , приложен където и да е по дължината на плавателния съд, равен на 35% за плавателния съд, където $L = 50$ m повече, и равен на $(L/2 + 10)\%$ за плавателния съд, където L е по-малко от 50 m.

2.6.8.2.2 С изключение на посоченото по-долу, нормалното проникване за корпуса, е $0,04\sqrt[3]{V}$ или 0,5 m, в зависимост от това кое е по-малко, заедно с ширина по дължината на корпуса, равна на $0,1\sqrt[3]{V}$, където V е обемът на водоизместимост, съответстващ на проектната водолиния (m^3).

Всe пак това проникване или обем при никакви обстоятелства не трябва да се простират над вертикалното измерение на уязвимата зона, както е посочено в точка 2.6.8.1.1.

2.6.9 Измерение на повредите по дъното в зони, които не са уязвими на повреди при накланяне

2.6.9.1 Прилагане

Това се отнася за всички части на корпуса(ите), които не са определени като уязвими на повреди при накланяне в 2.6.8.1. Повредата не се нанася едновременно с определената в 2.6.7 или 2.6.8.

2.6.9.2 Измерение

Допуска се следното измерение на повредите:

1. дължината на повредата в посока напред и назад е $0,7\sqrt[3]{V}$, или $\sqrt[3]{V}$, $(3m + 0,225\sqrt[3]{V})$, или 11 m, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка;
2. напречният обем на повредата е $0,2\sqrt[3]{V}$, и
3. дълбочината на нормалното за корпуса проникване е $0,0\sqrt[3]{V}$,

където:

V = обем на водоизместимост, съответстващ на проектната водолиния (m^3).

2.6.10 При прилагане на 2.6.8 и 2.6.9 за многокорпусни плавателни съдове се взема предвид препятствието при или под проектната водолиния с ширина до 7 m при определяне на броя на повредените корпуси в даден момент. Прилага се и изискването в 2.6.6.

2.6.11 След всяка от предполагаемите повреди, описани подробно в 2.6.6 до 2.6.10, плавателният съд трябва да има достатъчна плаваемост и положителна устойчивост в спокойни води, за да се гарантира едновременно, че:

1. за всички плавателни съдове, различни от превозните средства-амфибия с въздушна възглавница, след като наводненето е спряло и е достигнато равновесие, крайната водолиния е под нивото на всеки отвор, през който може да настъпи последващо наводняване, с най-малко 25% от значителната височина на вълната, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия;
2. за превозни средства-амфибия с въздушна възглавница, след като наводненето е спряло и е достигнато равновесие, крайната водолиния е под нивото на всеки отвор, през който може да настъпи последващо наводняване, с най-малко 25% от значителната височина на вълната, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия;
3. има положителна запасна височина от водолинията на повредата до местата за качване в спасителните съдове;
4. основното аварийно оборудване, аварийните радиостанции, електрозахранването и високоговорителните уредби, необходими за

механизмите им за затваряне и местоположението на всички органи за управление.

2.7.7 Всеки плавателен съд следва да има скали за газене, които са ясно отбелязани на носа и на кърмата. В случай че маркировките за газене не са посочени на място, където да са ясно четливи, или по оперативни съображения за конкретната дейност разчитателно им е трудно, плавателният съд следва да бъде оборудван и с надеждна система, показваща газенето, чрез която да може да се определи газенето на носа и кърмата.

2.7.8 Собственикът или строителят, в зависимост от случая, следва за точното определяне на разположението на маркировките за газене и за трайното им поставяне върху корпуса. Точността на маркировките за газене следва да се демонстрира пред Администрацията преди експеримента с накланянето.

2.8 Оценка на натоварването и устойчивостта

При приключване на товаренето на плавателния съд и преди неговото отплаване капитанът определя надлъжния наклон и устойчивостта на плавателния съд и също така удостоверява и вписва, че плавателният съд отговаря на критериите за устойчивост по съответните правила. За целта Администрацията може да приеме използването на електронни изчислителни системи за товарене и определяне устойчивостта или друго подобно средство.

2.9 Маркиране и записване на проекната водолиния

2.9.1 Проектната водолиния се маркира ясно и трайно от външните страни на плавателния съд със знака на товарната водолиния, описан по-долу. Тази и отплавната линия, описана в 2.9.2.2 по-долу, се записват в сертификата за безопасност на високоскоростни плавателни съдове. За плавателни съдове, за които това не е практично, напр. превозни средства-амфибия с въздушна възглавница, оборудвани с периферни цилиндри, се осигуряват определени отправни точки на палубата, от които може да се измерва запасната височина, а оттам и газенето.

2.9.2 Маркировка на товарната водолиния

2.9.2.1 Маркировката на товарната водолиния се състои от пръстен с външен диаметър 300 mm и ширина 25 mm, който се пресича от хоризонтална линия с дължина 450 mm и ширина 25 mm, чийто горен ръб минава през центъра на пръстена. Центърът на пръстена се разполага в надлъжния център на флотация в режим на водоизместимост и на височина, съответстваща на проекната водолиния.

2.9.2.2 За да се подпомогне проверката на позицията на маркировката на товарната водолиния, върху корпуса в надлъжния център на флотация се маркира отправна линия с хоризонтална шанга с дължина 300 mm и ширина 25 mm, чийто горен ръб съответства на отправната линия.

2.9.2.3 Когато е практически възможно, отправната линия следва да бъде свързана с най-горната палуба отстрани. Когато не е възможно, позицията на отправната линия следва да се определи от долната страна на кила в надлъжния център на флотация.

2.9.2.4 Маркировката на органа, на който са възложени товарните водолинии, може да бъде обозначена до пръстена на товарната водолиния над хоризонталната линия, която минава през центъра на пръстена или над и под него. Тази маркировка се състои от не повече от четири инициала за идентифициране на името на органа, всеки с височина приблизително 115 mm и ширина 75 mm.

42

организиране на евакуацията, остават достъпни и функциониращи; и

5. остатъчната устойчивост на плавателния съд отговаря на съответните критерии, определени в приложения 7 и 8 съгласно таблица 2.3.4. В диапазона на положителна устойчивост, уреден на база критериите от приложения 7 или 8, не се допуска потапяне на незащитен отвор.

2.6.12 Отворите за заливане, посочени в 2.6.11.1 и 2.6.11.2, включват врати и люкове, които се използват за контрол на повредите или за процедурите за евакуация, но могат да не включват тези, които се затварят с устойчиви на атмосферни влияния врати и капаци и не се използват за контрол на повредите или за процедурите за евакуация.

2.7 Информация за накланяне и устойчивост

2.7.1 При завършване на изграждането всеки плавателен съд следва да бъде наклонен и да се определят елементите на устойчивостта му. Когато точното накланяне не е практически възможно, водоизместимостта без товар и центърът на тежестта се определят от проверка на телото на празния кораб и точно изчисление.

2.7.2 Собственикът предоставя на капитана надеждна информация относно устойчивостта на плавателния съд в съответствие със следващите разпоредби на настоящия параграф. Информацията, свързана с устойчивостта, преди да бъде предадена на капитана, се представя на Администрацията за одобрение заедно с копие за нейно ползване и включва допълненията и измененията, които Администрацията може да изиска във всеки конкретен случай.

2.7.3 Когато са извършени каквито и да са промени в плавателния съд, които значително променят информацията за устойчивостта му, която се предава на капитана, информацията с измененията на устойчивостта също се предоставя. При необходимост плавателният съд се накланя още веднъж.

2.7.4 На Администрацията се представя за одобрение доклад за всяка проверка на накланянето или телото на празния плавателен съд, извършена в съответствие с настоящата глава, както и за изчислението на данните за състоянието на телото на празния плавателен съд, заедно с копие за тяхно ползване. Одобреният доклад се поставя на борда на плавателния съд от собственика под надзора на капитана и включва допълненията и измененията, които Администрацията може да изиска във всеки конкретен случай. Изменените данни за състоянието на телото на празния плавателен съд, получавани по този начин, се използват от капитана вместо предварително одобрените данни при изчисляването на устойчивостта на плавателния съд.

2.7.5 След всяка проверка на накланянето или телото на празния плавателен съд капитанът получава информацията за изменената устойчивост, ако Администрацията поиска това. Предоставената по този начин информация се предава на Администрацията за одобрение заедно с копие за нейно ползване и включва допълненията и измененията, които Администрацията може да изиска във всеки конкретен случай.

2.7.6 Информацията за устойчивостта, доказваща съответствие с настоящата глава, се представя под формата на информационен дневник за устойчивостта, който се съхранява на борда на плавателния съд по всяко време под надзора на капитана. Информацията включва съответните данни за плавателния съд и отразява условията на натоварване на плавателния съд и начина на работа. Посочват се всички зигурени надстройки или покрити палуби, включени в напречните криви на устойчивостта и критичните точки и ъгли на заливане. В работната станция трябва да има планове, които ясно да показват за всяка палуба и трюм границите на водонепроницаемите отделения, отворите в тях с

41

2.13 Плаваемост и устойчивост в режим на водоизместимост след повреда

2.13.1 След всяка от предполагаемите повреди, описани подробно в 2.6.6 до 2.6.10, в допълнение към изпълнението на изискванията на 2.6.11 и 2.6.12, плавателният съд трябва да има достатъчна плаваемост и положителна устойчивост в спокойни води, за да се гарантира едновременно, че:

1. ъгълът на наклона на плавателния съд спрямо хоризонталата обикновено не надвишава 10° във всяка посока. Когато обаче това очевидно е непрактично, се допускат ъгли на наклон до 15° непосредствено след повреда, но намаляващи до 10° в рамките на 15 минути, при условие че са осигурени ефективни нехлъзгави палубни повърхности и подходящи точки за хващане, напр. отвори, пръти и др.; и
2. наводняването на пътническите отделения или аварийните маршрути, което може да възникне, няма да възпрепятства значително евакуацията на пътниците.

2.13.2 В допълнение към изискванията на точка 2.13.1 плавателните съдове от категория Б трябва също така да отговарят на следните критерии, след като са претърпели повреда при накланяне от 100% от дължината L , с обем и проникване, посочени в точка 2.6.8.2.2, на която и да е част от повърхността на корпуса(ите), определени в точка 2.6.8.1:

1. ъгълът на наклон на плавателния съд спрямо хоризонталата не надвишава 20° в състояние на равновесие;
2. обхватът на положителната крива на лоста за изправяне е най-малко 15° в състояние на равновесие;
3. положителната площ под кривата на лоста за изправяне е най-малко 0,015 m-rad в състояние на равновесие;
4. удовлетворени са изискванията на 2.6.11.3 и 2.13.1.2; и
5. при междинните етапи на наводняване максималната крива на лоста за изправяне следва да е най-малко 0,05 m, а обхватът на положителната крива на лоста за изправяне следва да е най-малко 7° .

В съответствие с гореизложеното кривата на лоста за изправяне се прекратява при ъгъла на заливане и се приема само една свободна повърхност.

2.14 Информация за накланяне и устойчивост

2.14.1 През периодични интервали, непревишаващи 5 години, се извършват проверки на телото на празния плавателен съд на всички пътнически плавателни съдове за установяване на промени във водоизместимостта без товар и надлъжния център на тежестта. Пътническият плавателен съд се наклонява отново всеки път, когато, в съответствие с одобрената информация за устойчивостта, се установи или предполага отклонение във водоизместимостта без товар, превишаващо 2%, или отклонение от надлъжния център на тежестта, превишаващо 1% от L .

2.14.2 На Администрацията се представя за одобрение доклад за всяка проверка на накланянето или телото на празния кораб, извършена в съответствие с 2.7.1, както и за

44

2.9.2.5 Пръстенът, линиите и буквите се боядисват в бяло или жълто върху тъмен фон или в черно върху светъл фон и се маркират трайно. Маркировките трябва да бъдат ясно видими.

2.9.3 Проверка

Сертификат за безопасност на високоскоростни плавателни съдове не се издава, докато Администрацията не се увери, че маркировките са правилно и трайно обозначени от двете страни на плавателния съд.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

2.10 Общи положения

2.10.1 Когато за съответствието с настоящата глава е необходимо отчитане на ефекта от телото на пътниците, се използва следната информация:

1. Разпределението на пътниците е 4 души на квадратен метър.
2. Всеки пътник е с тегло от 75 kg.
3. Вертикалният център на тежестта на сядящите пътници е на 0,3 m над сядалката.
4. Вертикалният център на тежестта на правостоящите пътници е на 1 m над палубата.
5. Приема се, че пътниците и багажът са разположени в обичайните за тях помещения.
6. Пътниците се разпределят по свободните палубни пространства към едната страна на плавателния съд на палубите, където се намират сборните пунктове, по начин, по който те предизвикват най-остър момент на накланяне.

2.11 Устойчивост в режим на водоизместимост в неповредено състояние

Плавателният съд трябва да има достатъчна устойчивост в неповредено състояние, така че в спокойни води наклонът на плавателния съд спрямо хоризонталата да не надвишава 10° (при всички разрешени случаи на натоварване и неконтролирано движение на пътници, ако има такъв).

2.12 Устойчивост в режим без водоизместимост в неповредено състояние

2.12.1 Общият кренящ ъгъл в спокойни води, дължащ се на движението на пътници или на налягането на напрежен вятър, както е посочено в точка 1.1.4 от приложение 6, не трябва да надвишава 10° . Не е необходимо да се взема предвид движението на пътници, когато от пътниците се изисква да са в седящо положение, когато плавателният съд се движи в режим без водоизместимост.

2.12.2 При всички условия на натоварване възникният наклон, дължащ се на заливане, не трябва да надвишава 8° , а общият наклон, дължащ се на налягането на напрежен вятър съгласно 1.1.4 от приложение 6 и на завиането, не трябва да надвишава 12° в посока навън.

43

Конструкцията трябва да може да издържа на статичните и динамичните натоварвания, които могат да въздействат върху плавателния съд при всички експлоатационни условия, при които плавателният съд има право да оперира, без такова натоварване да води до недопустима деформация и загуба на водонепроницаемост или да пречи на безопасната работа на плавателния съд.

3.4 Циклични натоварвания

Цикличните натоварвания, включително вибрационните, които могат да възникнат на плавателния съд, не трябва:

1. да нарушават устойчивостта на конструкцията по време на очаквания експлоатационен живот на плавателния съд или срока на експлоатация, договорен с Администрацията;
2. да възпрепятстват нормалното функциониране на машините и оборудването;
- и
3. да пречат на екипажа да изпълнява задълженията си.

3.5 Критерии при проектиране

Администрацията се уверява, че изборът на проектите условия, проектите натоварвания и приетите коефициенти на безопасност съответстват на предвидените експлоатационни условия, за които се търси сертифициране.

3.6 Изпитвания

Ако Администрацията счита за необходимо, тя изисква да се извършат пълномасщабни изпитвания, при които да се определят натоварванията. Резултатите се вземат предвид, когато те показват, че допусканията за натоварване при изчисленията на конструкцията са били неподходящи.

ГЛАВА 4

ПОМЕЩЕНИЯ И МЕРКИ ЗА ЕВАКУАЦИЯ

4.1 Общи положения

4.1.1 Общественте помещения и жилищните помещения на екипажа се проектират и организират така, че да предлагат хората от неблагоприятните условия на околната среда и да свеждат до минимум риска от нараняване на хората при нормални и аварийни условия.

4.1.2 В помещенията, достъпни за пътниците, не трябва да има органи за управление, електрическо оборудване, части и тръбопроводи с висока температура, въртящи се модули или други елементи, които могат да причинят наранявания на пътниците, освен ако тези елементи не са изолирани или защитени по подходящ начин.

4.1.3 В обществените помещения не трябва да има работни органи за управление, освен ако те са така защитени и разположени, че задействането им от член на екипажа да не се възпрепятства от пътниците при нормални и аварийни условия.

изчислено на данните за състоянието на телото на празния кораб, заедно с копие за тяхно ползване. Одобренят доклад се поставя на борда на плавателния съд от собственика под надзора на капитана и включва допълнения и измененията, които Администрацията може да изиска във всеки конкретен случай. Изменените данни за състоянието на телото на празния кораб, получавани по този начин, се използват от капитана вместо предварително одобрените данни при изчисляването на устойчивостта на плавателния съд.

2.14.3 След всяка проверка на накланянето или телото на празния кораб капитанът получава информацията за изменената устойчивост, ако Администрацията поиска това. Предоставената по този начин информация се предава на Администрацията за одобрение заедно с копие за нейно ползване и включва допълнения и измененията, които Администрацията може да изиска във всеки конкретен случай.

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

2.15 Плаваемост и устойчивост в режим на водонезместимост след повреда

След всяка от предполагаемите повреди, описани подробно в 2.6.6 до 2.6.10, в допълнение към изпълнението на изискванията на 2.6.11 и 2.6.12, плавателният съд трябва да има достатъчна плаваемост и положителна устойчивост в спокойни води, за да се гарантира едновременно, че въгълът на наклан на плавателния съд спрямо хоризонталата обикновено не надвишава 15° във всяка посока. Въпреки това, когато това е очевидно непрактично, въгълите на наклон до 20° непосредствено след повредата, но намаляващи до 15° в рамките на 15 минути, могат да бъдат разрешени, при условие че са осигурени ефективни нехлъзгави палубни повърхности и подходящи точки за хващане.

2.16 Наклоняване

Когато е удовлетворена от прегледа на телото на празния кораб, претеглянето или друга демонстрация, че телото на празния плавателен съд е сходно с това на друг плавателен съд от серията, за която се прилага 2.7.1. Администрацията може да отмени изискването по 2.7.1 за накланяне. В тази връзка плавателен съд, който попада в рамките на параметрите от 2.14.1, в сравнение с плавателен съд от серията, който е наклонен, се счита за сходен на този плавателен съд.

ГЛАВА 3

КОНСТРУКЦИИ

3.1 Общи положения

Настоящата глава обхваща елементите на корпуса и надстройката, които осигуряват надлъжна и друга първична и локална якост на плавателния съд като цяло, както и други важни компоненти като крила и цилиндри, които са пряко свързани с корпуса и надстройката.

3.2 Материали

Материалите, използвани за корпуса и надстройката, както и другите характеристики, посочени в точка 3.1, следва да бъдат подходящи за предназначението на плавателния съд.

3.3 Конструктивна якост

4.1.4 Прозорците в помещенията за пътниците и екипажа трябва да бъдат с достатъчна здравина и да са подходящи за най-неблагоприятните предвидени условия, посочени в разрешителното за експлоатация, както и да са изработени от материал, който при счулване няма да се разпадне на опасни фрагменти.

4.1.5 Обществените помещения, жилищните помещения на екипажа и оборудването в тях се проектират така, че всяко лице, което използва по подходящ начин тези съоръжения, да не пострада по време на нормалното и аварийно пускане, спиране и маневриране на плавателния съд при нормално плаване и при условия на неизправност или неправилна експлоатация.

4.2 Високоторителна и информационна уредба

4.2.1 Осигурява се система за обща сигнализация в аварийни ситуации. Алармата се чува във всички обществени помещения, коридори и стълбища, жилищните помещения на екипажа и нормалните работни помещения на екипажа и откритите палуби, а нивото на звуковото налягане е най-малко 10 dB(A) над нивото на околния шум при нормално плаване. Алармата трябва да функционира, след като е била задействана, докато не бъде изключена или временно прекъсната от съобщение на високоговорителната уредба.

4.2.2 Въвежда се високоговорителна уредба за всички зони, до които пътниците и екипажът имат достъп, аварийни маршрути и места за качване в спасителните съдове. Уредбата трябва да бъде такава, че при наводняване или пожар в което и да е отделение да не се наруши работата на другите части на уредбата. Високоторителната уредба и стандартите ѝ за работа подлежат на одобрение от Администрацията, като се вземат предвид препоръките, разработени от организацията.

4.2.3 Всички пътнически плавателни съдове трябва да бъдат оборудвани със осветявани или светлинни съобщения или видеинформационна(и) система(и), които са видими за всички седящи пътници, за да бъдат уведомявани те за мерките за безопасност.

4.2.4 Капитанът, посредством високоговорителната уредба и визуалната информационна система, може да помоли пътниците да седнат, когато пренеци, че това е подходящо за защита на пътниците и винаги когато е превъшено ниво на безопасност I съгласно таблица 1 от приложение 3.

4.3 Проектни нива на ускорение

4.3.1 При пътническите плавателни съдове се избягват вертикални ускорения над 1 g в надлъжния център на тежестта, освен ако не се вземат специални предпазни мерки за безопасността на пътниците.

4.3.2 Пътническите плавателни съдове се проектират за ускорение на съблъска g_{coll} по отношение на безопасността на и напускането на обществените помещения, жилищните помещения на екипажа и аварийните маршрути, включително по отношение на спасителни средства и аварийни източници на енергия. Размерът и видът на плавателния съд, засенно със скоростта, водоизместимостта и строителния материал, се вземат предвид при определяне на натоварването при съблъсък. Проектното състояние при съблъсък се базира на член удар при определена скорост на съблъска.

4.3.3 Чрез изчисления се доказва, че монтирането на големи обеми като главни двигатели, спомагателни двигатели, подежни вентилатори, трансмисии и електрическо оборудване издържа, без разрушаване, на проектното ускорение, посочено в таблица 4.3.3.

Таблица 4.3.3 - Проектно ускорение, кратно на g

Вид плавателен съд	Всички високоскоростни плавателни съдове, с изключение на превозните средства на въздушна възглавница тип „амфибия“	Превозни средства на въздушна възглавница тип „амфибия“
Посока		
Посока напред	g_{coll}	6
Посока назад	2 или g_{coll} ако е по-малко	3
Напречна посока	2 или g_{coll} ако е по-малко	3
Вертикална посока	2 или g_{coll} ако е по-малко	3

където:

g_{coll} = проектното ускорение при съблъсък, изразено като кратно на гравитационното ускорение (9,806 m/s²)

4.3.4 Проектното ускорение при съблъсък g_{coll} (за плавателни съдове, различни от превозни средства на въздушна възглавница тип „амфибия“, при които $g_{coll} = 6$) се изчислява, както следва:

$$g_{coll} = 1,2 \left(\frac{P}{g \cdot \Delta} \right), \text{ но да не се приема повече от } 12,$$

където натоварването P се приема за по-малкото от P₁ и P₂,

$$\text{където: } P_1 = 460 (M \cdot C_L)^{1/5} (E \cdot C_H)^{1/5}$$

$$P_2 = 9000 \cdot M \cdot C_L \cdot (C_H \cdot D)^{1/5}$$

където коефициентът M на материала на

корпуса се приема като:

$$M = 1,3 \quad \text{за висококачествена стомана}$$

$$M = 1 \quad \text{за алуминиева сплав}$$

$M = 0,95$ за мека стомана

$M = 0,8$ за пластмаси, подсилени с влакна, където коефициентът на дължина C_L на плавателния съд е:

$$C_L = \frac{(165 + L)}{245} \left(\frac{L}{80}\right)^{0,4}$$

където коефициентът на височина $C_H = (80 - L)/45$, но не по-голям от 0,75 или по-малък от 0,3, където кинетичната енергия на плавателния съд при скорост V_{imp} е:

$$E = 0,5 \cdot \Delta \cdot V_{imp}^2$$

където основните данни за плавателния съд са:

- L = дължина на плавателния съд, както е определена в глава 1 (m)
- D = дълбочина на плавателния съд от долната страна на кила до върха на ефективната носеща греда на корпуса (m)
- Δ = водоизместимост на плавателния съд, която е средната стойност на теглото на празен кораб и максималното работно тегло (t)
- V_{imp} = приблизителна скорост на удара (m/s) = две трети от работната скорост, определена в глава 1
- g = гравитационно ускорение = 9,806 m/s².

При плавателни съдове на подводни криле проектното ускорение при сблъсък g_{coll} се приема за по-голямата от двете стойности на g_{coll} , както е изчислено по-горе, или:

$$g_{coll} = F/(g \cdot \Delta)$$

където:

$$F = \text{неуспешно натоварване на модула на крилете и носа, приложен при работната водолиния (kN).}$$

4.3.5 Като алтернатива на изискванията на 4.3.4 проектното ускорение при сблъсък g_{coll} може да се определи чрез анализ на натоварването при сблъсък на плавателния съд върху вертикална скала с максимална височина 2 m над водолинията и като се използва същото предположение за водоизместимостта Δ и скоростта на удара V_{imp} , както е описано в 4.3.4. Тази оценка може да бъде извършена като част от анализа на безопасността. Ако проектните ускорения при сблъсък се определят от 4.3.4 и от анализа на натоварването при сблъсък, като проектно ускорение при сблъсък може да се използва по-ниската получена стойност.

4.3.6 Съответствието с разпоредбите на 4.1.5 и 4.3.1 се доказва за действителния вид плавателен съд, както е описано в приложение 9.

4.4.3 Оборудването и багажът в обществените помещения и в отделението на оператора се разполагат и обезопасяват така, че да останат в избрано положение, когато бъдат изложени на проектно ускорение при сблъсък съгласно 4.3.4, 4.3.5 и таблица 4.3.3.

4.4.4 Седалките, спасителните средства и предметите със значителна маса и тяхната опорна конструкция не трябва да се деформират или разкъсват при натоварвания до посочените в 4.3.4, 4.3.5 и таблица 4.3.3 по начин, който би възпрепятствал последващата бърза евакуация на пътниците.

4.4.5 От двете страни на всеки коридор трябва да има подходящи ръкохватки, за които пътниците да се държат по време на движение.

Таблица 4.4.2 - Преглед на общите насоки за проектиране*

Проектно ниво 1: g _{col} по-малко от 3	
1	Седалки/предпазни колани
1.1	Ниска или висока облегалка на седалките
1.2	Без ограничения по отношение на посоката на сядане
1.3	Каналетата са разрешени
1.4	Без изискване за предпазни колани
2	Като цяло масите са разрешени
3	Подложки за стърчащи предмети
4	Павилиони, барове и т.н., без специални ограничения
5	Багаж, няма специални изисквания
6	Големи маси, задържане и позициониране
Проектно ниво 2: g _{col} = 3 до 12	
1	Седалки/предпазни колани
1.1	Висока облегалка на седалките със защита срещу деформация и облецовка
1.2	Посока на сядане напред или назад
1.3	Не е разрешено каналетата да се използват за сядане
1.4	Надбеден колан на седалките, когато отпред няма защитна конструкция
2	Маси със защитни елементи са разрешени. Динамично изпитване
3	Подложки за стърчащи предмети
4	Павилиони, барове и т.н. от задната страна на вертикалните прегради или други специално одобрени приспособления
5	Пред наредения багаж има защита
6	Големи маси, задържане и позициониране

* Могат да се използват и други мерки, ако се постигне еквивалентно ниво на безопасност.

4.5 Конструкция на седалките

4.5.1 За всеки пътник и член на екипажа, които плавателният съд е лицензиран да превозва, се осигурява седалка. Седалките се разполагат в затворени пространства.

4.5.2 Седалките, монтирани в допълнение към тези, изисквани съгласно 4.5.1, и които не е разрешено да се използват при рискови навигационни ситуации или потенциално опасни метеорологични или морски условия, не е необходимо да отговарят на изискванията на 4.5 или 4.6. Тези седалки трябва да бъдат обезопасени в съответствие с 4.4.4 и да имат ясно обозначение, че не могат да се използват в опасни ситуации.

4.3.7 Ограничителните състояния на морето за експлоатация на плавателния съд се дават при нормални експлоатационни условия и при най-неблагоприятните предвидени условия, при експлоатационна скорост и при намалена скорост, според необходимостта.

4.4 Дизайн на помещенията

4.4.1 Обществените помещения, пунктовете за управление и жилищните помещения на екипажа на високоскоростните плавателни съдове се разполагат и проектират така, че да защитават пътниците и екипажа при проектно състояние на сблъсък. В тази връзка тези помещения не трябва да са разположени пред напречна равнина (вижте фигура 4.4.1), такава, че:

$A_{bow} = 0,0035 A \cdot m \cdot f \cdot V$, но никога по-малко от

0,04 A, където:

A_{bow} = проектаната площ на енергоабсорбиращата конструкция на плавателния съд пред напречната равнина (m²)

A = обща проектна площ на плавателния съд (m²)

m = коефициента на материала = $\frac{0,95}{M}$

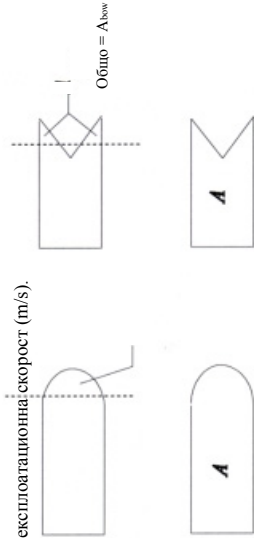
M = подходящ коефициент на материала на корпуса, както е посочено в 4.3.4.

Ако материалите са смесени, коефициентът на материала се приема за среднопретеглена стойност, претеглена в зависимост от масата на материала в площта, определена от A_{bow}.

f = коефициент на рамкиране, както следва:

- надлъжно укрепване на палубата и корпуса = 0,8
- смесени надлъжни и напречни = 0,9
- напречно укрепване на палубата и корпуса = 1

V = експлоатационна скорост (m/s).



Фигура 4.4.1: Изглед в план на два различни вида плавателни съдове

4.4.2 Обществените помещения и жилищните помещения на екипажа се проектират въз основа на насоките, дадени в таблица 4.4.2, или чрез други методи, за които е доказано, че са със сходни защитни качества.

евакуационния пункт. При плавателни съдове от категория Б изходите трябва да осигуряват достъп до алтернативната безопасна зона, посочена в 7.11.1; външни маршрути могат да бъдат приети, при условие че са спазени изискванията на 4.7.3 и 4.7.11.

4.7.5 Деленето на отсечи на публичните помещения за осигуряване на убежище в случай на пожар може да е необходимо в съответствие със 7.4.4.1 и 7.11.1.

4.7.6 Вратите на изходите трябва да могат лесно да се отварят отвътре и отвън на плавателния съд през дения и през нощта. Механизмите за работа трябва да са на видими места, с бърз достъп и достатъчна здравина. Вратите по протежение на аварийните маршрути следва, когато е целесъобразно, да се отварят по посока на аварийния поток от обслужваното помещение.

4.7.7 Устройствата за затваряне и заключване на изходите трябва да бъдат лесно видими за съответния член на екипажа, когато вратите са затворени, и в безопасно работно състояние, както чрез пряк изглед, така и чрез маркировка. Конструкцията на външните врати трябва да бъде такава, че да свежда до минимум вероятността да бъдат блокирани от застеляване или отломки.

4.7.8 Плавателният съд следва да разполага с достатъчен брой изходи за улесняване на бързото и безпрепятствено евакуиране на лицата, носещи спасителни жилетки в аварийни условия като повреда при сблъсък или пожар.

4.7.9 В близост до изходите следва да има достатъчно пространство за член на екипажа, който да насочва пътниците и да осигури бързата им евакуация.

4.7.10 Всички изходи, заедно с механизмите им за отваряне, следва да бъдат маркирани по подходящ начин за ориентация на пътниците. Трябва да има и подходяща маркировка за ориентация на спасителния персонал, намиращ се извън плавателния съд.

4.7.11 Опорите за кратката, стълбите и т.н., които осигуряват достъп от вътрешната страна до изходите, следва да бъдат със стабилна конструкция и трайно закрепяване. Където е необходимо, се осигуряват трайни ръкохватки за подпомагане на лицата, които използват изходите, като те следва да бъдат подходящи за условия, при които плавателният съд е под всякакви ъгли на наклон или надлъжен наклон.

4.7.12 За всяко лице се осигуряват най-малко два пътеки за евакуация без препятствия. Пътеките за евакуация се разполагат по такъв начин, че в случай на евентуални повреди или аварийни условия да има на разположение подходящи съоръжения за евакуация, като пътеките за евакуация трябва да са с подходящо осветление от основните и аварийните източници на енергия.

4.7.13 Широчината на коридорите, вратите и стълбищата, които са част от евакуационните маршрути, е не по-малка от 900 mm за пътническите плавателни съдове и 700 mm за товарните плавателни съдове. Тази ширина може да бъде намалена до 600 mm за коридори, врати и стълбища, обслужващи помещения, в които обикновено не се намират хора. По пътеките за евакуация не трябва да има издатини, които биха могли да причинят нараняване, да захванат дрехи, да повредят спасителните жилетки или да ограничат евакуацията на лица с увреждания.

4.7.14 Поставят се подходящи бележки за насочване на пътниците към изходите.

4.7.15 На борда следва да има пунктове за качване, които да бъдат подходящо оборудвани за евакуация на пътниците в спасителните средства. Те следва да имат ръкохватки, палубата за качване да бъде обработена с препарат против хлъзгане и да има пространство, по което

54

4.5.3 Седалките трябва да са монтирани по такъв начин, че да има адекватен достъп до всяка част от помещението. По-специално, те не трябва да възпрепятстват достъпа или използването на каквото и да е основно аварийно оборудване или средства за евакуация.

4.5.4 Седалките и техните приспособления, както и конструкциите в близост до седалките, трябва да бъдат с такава форма и дизайн и да са разположени така, че да се сведе до минимум вероятността от нараняване и захванане на пътници след евентуална повреда при проекцията сблъсък съгласно 4.4.1. Опасните издатини и твърди ръбове се отстраняват или им се поставя облицовка.

4.5.5 Седалките, предпазните колани, разположението на седалките и прилежащите им части, като например маси, се проектират за реалното проектно ускорение при сблъсъка, както е посочено в 4.3.4.

4.5.6 Всички седалки, техните опорни части и закрепващи фиксатори към палубата трябва да имат добри характеристики за поглъщане на вибрации и да отговарят на изискванията на приложение 10.

4.6 Предпазни колани

4.6.1 За всички седалки, от които плавателният съд бива управляван, за всички плавателни съдове с ускорение g_{coll} от проектного ускорение при сблъсък, надвишаващо 3 g, се осигуряват предпазни колани с тригъчново захване, които се освобождават с една ръка или през рамото, както е посочено в 4.3.4.

4.6.2 На седалките за пътници и на седалките на екипажа се осигуряват предпазни колани, ако е необходимо, в изпълнение на предпазните мерки, описани в приложение 10.

4.7 Изходи и средства за евакуация

4.7.1 С цел да се осигури незабавна помощ от екипажа в аварийна ситуация, жилищните помещения на екипажа, включително каютите, се разполагат така, че от тях да има лесен, безопасен и бърз достъп до обществените помещения от вътрешната част на плавателния съд. Поради същата причина се осигурява лесен, безопасен и бърз достъп от работното помещение до обществените помещения.

4.7.2 Конструкцията на плавателния съд трябва да бъде такава, че всички пътници да могат безопасно да напуснат плавателния съд в спасителните съдове при каквито и да е аварийни условия, през дения или през нощта. Надеждността на местоположението на всички изходи, които могат да се използват в аварийни ситуации, както и на всички спасителни средства, приложимостта на процедурата за евакуация и времето за евакуация на всички пътници и екипаж следва да бъде демонстрирана.

4.7.3 Обществените помещения, маршрутите за евакуация, изходите, местоположението на спасителните жилетки, позициите на спасителните съдове и пунктовете за качване следва да бъдат ясно и трайно обозначени и осветени съгласно изискванията на глава 12.

4.7.4 Всички затворени обществени помещения и сходни постоянно затворени помещения, предназначени за пътниците или екипажа, следва да бъдат оборудвани с най-малко два изхода, възможно най-отдалечени един от друг. Всички изходи трябва ясно да указват посоката към евакуационния пункт и безопасните зони. При плавателни съдове от категория А и товарни плавателни съдове най-малко един изход следва да осигурява достъп до евакуационния пункт, обслужващ линията в съответното затворено помещение, а всички други изходи да осигуряват достъп до място на откритата палуба, от което има достъп до

53

14. направляване на спасителния съд от дежурната лодка, когато има такава.

4.8.3. Постигането на необходимото време за евакуация (установено съгласно 4.8.1) се проверява чрез практическа демонстрация, проведена при контролирани условия в присъствието на Администрацията, и се документира и проверява щателно за пътнически плавателни съдове от Администрацията.

4.8.4. Евакуационните демонстрации се извършват с необходимото внимание по отношение на проблемите, свързани с масовото придвижване или нарастващата паника, които могат да възникнат в аварийна ситуация, когато е необходима бърза евакуация. Евакуационните демонстрации се извършват на сухо, като спасителният съд първоначално е поставен в прибрано положение, и се извършват, както следва:

1. Времето за евакуация на плавателен съд от категория А е времето от момента, в който е направено първото съобщение за напускане на плавателния съд и всички пътници са разпределени в нормална конфигурация за пътуване, до момента, в който последното лице се е качило на спасителния съд, и включва времето, необходимо на пътниците и екипажа да сложат спасителни жилетки.
2. Времето за евакуация на плавателен съд от категория Б и товарен плавателен съд е времето от момента, в който е дадена заповедта за напускане на плавателния съд, до момента, в който последното лице се е качило на спасителния съд. Пътниците и екипажът могат да носят спасителни жилетки и да бъдат подготвени за евакуация, като могат да бъдат разпределени и между сборните пунктове.
3. За всички плавателни съдове времето за евакуация включва времето, необходимо за спускане, надуване и обезопасяване на спасителните съдове в готовност за качване.
- 4.8.5. Времето за евакуация се проверява с евакуационна демонстрация, която се извършва с този спасителен съд и изходи от едната страна, за които анализът на възможностите за евакуация показва най-добро време за евакуация, докато пътниците и екипажът се разпределят.
- 4.8.6. При плавателни съдове, при които половината от изпитването не е осъществимо, Администрацията може да разгледа възможността за частична евакуация по маршрут, за който анализът на възможностите за евакуация е показал, че е най-важен.
- 4.8.7. Демонстрацията се извършва при контролирани условия в съответствие с плана за евакуация по следния начин.

1. Демонстрацията започва, когато плавателният съд е на вода в пристанище, при сравнително спокойни условия, и всички машини и оборудване са в нормално състояние за мореплаване.
2. Всички изходи и врати във вътрешността на плавателния съд са в същите позиции, в които се намират в нормално състояние за мореплаване.
3. Предпазните колани, ако са необходими, следва да бъдат закопчани.
4. Евакуационните маршрути за всички пътници и екипажа следва да бъдат такива, че да не е необходимо никой да влиза във водата по време на евакуацията.

56

няма кнехтове, стойки за привързване и подобни приспособления.

4.7.16. Машинните отделения и ро-ро помещенията на главното задвижване следва да бъдат снабдени с два аварийни изхода, водещи до място извън помещенията, от които има безопасен маршрут до евакуационните пунктове. От единия от аварийните изходи от главните машинни отделения следва да няма директен достъп до всяко ро-ро помещение. Главни машинни отделения с дължина, по-малка от 5 m, и в които не се влиза редовно и няма постоянно присъствие, могат да имат само един аварийен изход.

4.8. Време на евакуация

4.8.1. Механизмите за евакуация се проектират така, че плавателният съд да може да се евакуира при контролирани условия в период от време, равно на една трета от времето за структурна противопожарна защита, предвидено в 7.4.2 за зони с висок риск от пожар, след изваждане на период от 7 минути за действията по първоначално откриване и потушаване.

$$\text{Време на евакуация} = \frac{(\text{SFR} - 7)}{3} \text{ (min)}$$

където:

SFR = време за структурна противопожарна защита (min)

4.8.2. Разработва се процедура за евакуация, включително анализ на възможностите за евакуация, като се вземат предвид насоките, разработени от организацията, за сведение на Администрацията във връзка с одобряването на плановете за противопожарна изолация и за подпомагане на собствениците и строителите при планирането на евакуационната демонстрация, предвидена в 4.8.3. Евакуационните процедури включват:

1. оповестяването на аварийната ситуация от капитана;
2. осъществяване на контакт с базовото пристанище;
3. обличане на спасителни жилетки;
4. окомплектоване с екипаж на спасителните съдове и аварийните пунктове;
5. спиране на машините и горивопроводите;
6. нареждане за евакуация;
7. разполагане на спасителни съдове и морски аварийни системи и дежурни лодки;
8. притягане на спасителните съдове;
9. контролиране на пътниците;
10. организирано евакуиране на пътниците под контрол;
11. проверка на екипажа дали всички пътници са напуснали плавателния съд;
12. евакуация на екипажа;
13. освобождаване на спасителния съд от плавателния съд, и

55

4.11 Защита на екипажа и пътниците

4.11.1 На всички открити части на палубите, до които имат достъп екипажът или пътниците, се монтират ефективни предпазни перила или фалшбордове. Могат да се приемат алтернативни мерки, като например поставяне на предпазни колапи и лесери, ако те осигуряват еквивалентно ниво на безопасност. Височината на фалшбордовете или предпазните перила трябва да бъде най-малко 1 m от палубата, а когато тази височина би попречила на нормалната работа на плавателния съд, може да се приеме и по-малка височина.

4.11.2 Отворът под най-ниското платно на предпазните перила не трябва да надвишава 230 mm. Другите платна не трябва да са на повече от 380 mm едно от друго. При плавателни съдове със заблещени планири подпорите на предпазните перила се поставят върху хоризонталната част на палубата.

4.11.3 Вземат се подходящи мерки (под формата на предпазни перила, спасителни въжета, трапове или проходи под палубата и т.н.) за защита на екипажа при влизане и излизане от каютите, машинното отделение и всички други части помещения, необходими за работата на плавателния съд.

4.11.4 Палубният товар, превозван с плавателен съд, се съхранява така, че всеки отвор, който е на пътя на товара и през който има достъп до и от каютите на екипажа, машинното отделение и всички други помещения, необходими за работата на плавателния съд, да може да бъде затворен и обезопасен срещу навлизането на вода. Над палубния товар се осигурява ефективна защита за екипажа под формата на предпазни перила или спасителни въжета, ако преминаването върху или под палубата на плавателния съд не е удобно.

ГЛАВА 5

СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОСОКАТА

5.1 Общи положения

5.1.1 Плавателните съдове се оборудват с механизми за управление на посоката с достатъчна здравина и подходяща конструкция, които позволяват курсът и посоката на движение на плавателния съд да бъдат ефективно управлявани в максимална възможна степен при околните условия и скорост на плавателния съд без ненужно физическо усилие при всякакви скорости и условия, за които плавателният съд ще бъде сертифициран. Експлоатационните показатели се проверяват в съответствие с приложение 9.

5.1.2 Управлението на посоката може да се постигне с помощта на въздушен или воден рул, криле, клапи, управляеми вигли или струи, отвори за контрол на отклонението от курса или странични тласкащи устройства, диференциална тяга, променлива геометрия на плавателния съд или компонентите на неговата подемна система, или чрез комбинация от тези устройства.

5.1.3 По смисъла на настоящата глава системата за управление на посоката включва всяко рулево устройство или устройство, всички механични връзки и венчки, захранващи или ръчни устройства, органи за управление и системи за задействане.

5.1.4 Обръща се внимание на възможността за взаимодействие между системите за управление на посоката и системите за стабилизирание. Когато се осъществява такава взаимодействие или когато са монтирани компоненти с двойно предназначение, трябва да се спазват и изискванията 12.5 и на глави 16 и 17, според случая.

58

4.8.8 При демонстрацията за пътнически плавателни съдове се използва представителна извадка от лица с нормално здраве, височина и тегло, с различен пол и възраст, доколкото това е практически осъществимо и разумно.

4.8.9 Избраните за демонстрацията лица, различни от екипажа, не трябва да са специално обучени за такава демонстрация.

4.8.10 Демонстрация на аварийна евакуация се извършва за всички високоскоростни плавателни съдове с нов дизайн и за други плавателни съдове, при които мерките за евакуация се различават съществено от тези, които са били тествани преди това.

4.8.11 Специфичната процедура за евакуация, следвана по време на първоначалната демонстрация на плавателния съд, на която се базира сертификацията, се включва в ръководството за експлоатация на плавателния съд заедно с другите процедури за евакуация, съдържащи се в 4.8.2. По време на демонстрацията се правят видеозаписи както вътре, така и извън плавателния съд, които стават неразделна част от ръководството за обучение, посочено в 18.2.

4.9 Багажни, складови, магазинни и товарни отделения

4.9.1 Предприемат се мерки за предотвратяване на местенето на багаж, провизии и предмети в товарните отделения, като надлежно се вземат предвид характеристиките на отделенията и ускоренията, които е вероятно да възникнат. Ако поставянето им в стабилна позиция не е практически осъществимо, се осигуряват подходящи средства за ограничаване на движението на багажа, провизиите и товара. Рафтовете и надземните рафтове за съхранение на ръчен багаж на обществени места се осигуряват с подходящи средства за предотвратяване на падането на багажа при условията, които могат да възникнат.

4.9.2 Уредите за управление, електрическото оборудване, частите с висока температура, трибопроводите или други елементи, чиято повреда може да се отрази върху безопасната експлоатация на плавателния съд или до които е необходим достъп за членовете на екипажа по време на пътуване, не се разполагат в багажни, складови и товарни отделения, освен ако тези елементи не са подходящо защитени така, че да не могат да бъдат повредени или, когато е приложимо, задействани по невнимание при товарене, разтоварване или преместване на предметите в отделениято.

4.9.3 В тези отделения се поставя трайно обозначение на ограничението за товарене, ако е необходимо.

4.9.4 Предвид предназначението на плавателния съд механизмите за затваряне на външните отвори на багажното и товарното отделение, както и на помещението от специална категория, следва да бъдат устойчиви на атмосферни влияния.

4.10 Нива на шум

4.10.1 Нивото на шума в обществените помещения и жилищните помещения на екипажа се поддържа възможно най-ниско, за да може да бъде чута високочестотната уредба, и по принцип не надвишава 75 dB(A).

4.10.2 Максималното ниво на шум в работното отделение по принцип не трябва да надвишава 65 dB(A) с цел улесняване на комуникацията в отделениято и външните радиокомуникации.

57

5.4.2 Ако системите за управление на посоката могат да се управляват и от други места, между работната станция и тези други места следва да се установи двупосочна комуникация.

5.4.3 На работната станция и на тези други места се поставят подходящи индикации, за да се даде възможност на лицето, управляващо плавателния съд, за проверка на правилната реакция на устройството за управление на посоката на движение, както и за да се посочат всички необичайни реакции или неизправности. Индикациите за реакция на рулевата уредба или за въгъла на завъртане на руля трябва да са независими от системата за управление на посоката. Логиката на тази обратна връзка и индикациите трябва да съответстват на другите аларми и индикации, така че при аварийна ситуация вероятността операторите да се объркат да бъде малка.

ГЛАВА 6

ЗАКОТВЯНЕ, ТЕГЛЕНЕ И ЗАСТАВАНЕ НА СТОЯНКА

6.1 Общи положения

6.1.1 Основно допускане в настоящата глава е, че високоскоростните плавателни съдове се нуждаят само от котва за аварийни цели.

6.1.2 Механизмите за закотвяне, теглене и заставане на стоянка, както и конструкцията на местните плавателни съдове, конструкцията на устройствата за закотвяне, теглене и заставане на стоянка и конструкцията на местните плавателни съдове следва да бъдат такива, че рисковете за лицата, извършващи закотвянето, тегленето или заставането на стоянка, са сведени до минимум.

6.1.3 Цялото оборудване за закотвяне, буксирните кнехтове, швартовите кнехтове, кнехтовете, кнехтовете и шпирните болтове се изграждат и прикрепват към корпуса така, че при използване до проектните натоварвания да не се нарушава водонепроницаемостта на плавателния съд. Приетите проектни натоварвания и всички ограничения за посоката се изброяват в ръководството за експлоатация на плавателния съд.

6.2 Закотвяне

6.2.1 Високоскоростните плавателни съдове се оборудват най-малко с една котва със съответните въжета и средства за прибиране. Всеки плавателен съд трябва да бъде снабден с подходящи и безопасни механизми за освобождаване на котвата и нейното въже.

6.2.2 При проектирането на всяко затворено помещение, в което има оборудване за прибиране на котвата, се следват добрите инженерни практики, за да се гарантира, че лицата, които използват оборудването, не са изложени на риск. Особено внимание се обръща на средствата за достъп до тези помещения, пътеките, осветлението и защитата от въжето и механизма за прибиране.

6.2.3 Осигуряват се подходящи средства за двупосочна гласова комуникация между работното отделение и лицата, участващи в спускането, тегленето или освобождаването на котвата.

6.2.4 Механизмите за закотвяне следва да бъдат такива, че всички повърхности, върху които въжето може да се протрие (например котвени кнехтове и препятствия на корпуса), са проектирани така, че да предотвратяват повреждането и деформирането на въжето. Осигуряват се подходящи мерки за закрепване на котвата при всякакви експлоатационни

60

5.2 Надеждност

5.2.1 Вероятността от пълна повреда на всички системи за управление на посоката следва да бъде изключително ниска, когато плавателният съд работи нормално, т.е. с изключение на аварийни ситуации като удар в бряг, облъскъ или голям пожар.

5.2.2 Конструкция, включваща двигателен механизъм или система за задействане, използваща задвижвани компоненти за нормално управление на посоката, осигурява вторично средство за задействане на устройството, освен ако не е предвидена алтернативна система.

5.2.3 Вторичните средства за задействане на устройството за управление на посоката могат да се задвижват ръчно, ако Администрацията се увери, че това е подходящо, като се вземат предвид размерът и конструкцията на плавателния съд и евангуалните ограничения на скоростта или други параметри, които могат да бъдат необходими.

5.2.4 Системите за управление на посоката се конструират така, че повреда на задвижване или система, според случая, да не води до невъзможност за експлоатация на друго задвижване или система или до невъзможност за привеждане на плавателния съд в безопасно положение. Администрацията може да предостави кратък период от време за свързването на вторично устройство за управление, когато конструкцията на плавателния съд е такава, че подобно забавяне няма да постави в опасност плавателния съд.

5.2.5 Анализът на характера и последиците от неизправностите включва и системата за управление на посоката.

5.2.6 Ако е необходимо плавателният съд да се приведе в безопасно състояние, задвижващите механизми за устройствата за управление на посоката, включително тези, необходими за насочване на тягата напред или назад, се задействат автоматично и реагират адекватно в рамките на 5 секунди след повреда в захранването или друга повреда. Помощни електрически системи могат да бъдат необходими за времето на стартиране на спомагателно дизелово гориво съгласно 12.2 или аварийен дизелов генератор съгласно 12.3.6.

5.2.7 Доколкото е възможно, устройствата за управление на посоката, включващи променлива геометрия на плавателния съд или компонентите на нетовата подемна система, се конструират така, че всяка повреда на задвижващата връзка или задвижващата система да не поставя в значителен риск плавателния съд.

5.3 Демонстрации

5.3.1 Ограниченията за безопасна употреба на всяко устройство за управление се основават на демонстрации и процес на проверка в съответствие с приложение 9.

5.3.2 Демонстрацията съгласно приложение 9 определя неблагоприятните въздействия върху безопасната експлоатация на плавателния съд в случай на неконтролируемо отклонение на устройството за управление. Всяко ограничение на експлоатацията на плавателния съд, което може да е необходимо, за да се гарантира, че резервните или защитните системи осигуряват еквивалентна безопасност, се включва в ръководството за експлоатация на плавателния съд.

5.4 Пункт за управление

5.4.1 Всички системи за управление на посоката обикновено се управляват от работната станция на плавателния съд.

59

5. откриване, ограничаване и потушаване на пожар в мястото на възникване;
6. защита на аварийните изходи и вратите за достъп с цел борба с огъня; и
7. бърз достъп до средства за потушаване на пожар.

7.1.2 Изискванията в настоящата глава са базирани на следните условия:

1. Когато бъде открит пожар, екипажът незабавно привежда в изпълнение противопожарните процедури, информира базовото пристанище за инцидента и се подготвя за придвижване на пътниците към алтернативна безопасна зона или отделение или, ако е необходимо, за евакуация на пътниците.
2. Не се препоръчва използването на гориво с температура на възпламеняване под 43°C. Гориво с по-ниска температура на възпламеняване, но не по-ниска от 35°C, може да се използва в газови турбини само при спазване на разпоредбите, посочени в 7.5.1 до 7.5.6.
3. Ремонтът и поддръжката на плавателния съд се извършват в съответствие с изискванията, посочени в глави 18 и 19.
4. Не се разрешават затворени помещения с намалено осветление като кина, дискотеки и подобни помещения.
5. Достъпът на пътниците до помещенията от специална категория и откритите ро-ро помещения е забранен по време на пътуването, освен когато са придружавани от член на екипажа, отговарящ за противопожарната безопасност. Само изпълномощни членове на екипажа имат право да влизат в товарните помещения, когато плавателният съд е на вода.

7.2 Дефиниции

7.2.1 „Пожароустойчиви отделения“ са отделенията, които са изградени от вертикалните прегради и палубите и отговарят на следните условия:

1. Изработени са от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари, които чрез изолация или присъщи огнеустойчиви характеристики отговарят на изискванията на 7.2.1.2 до 7.2.1.6.
2. Те са подсилени по подходящ начин.
3. Те са конструирани така, че да могат да предотвратяват преминаването на дим и пламъци до края на времето, необходимо за противопожарна защита;
4. Когато е необходимо, те поддържат товарносимост до края на съответното време, необходимо за противопожарна защита.
5. Те следва да бъдат с такива топлинни характеристики, че средната температура на страната, където не е избухнал пожар, да не надвишава с повече от 140°C първоначалната температура, нито температурата, в която и да е точка, включително съединенията, да не надвишава с повече от 180°C първоначалната температура през времето, необходимо за противопожарна защита.

условия.

6.2.5 Плавателният съд е защитен така, че да се сведе до минимум възможността котвата и въжето да повредят конструкцията по време на нормална експлоатация.

6.3 Теглене

6.3.1 Осигуряват се подходящи механизми, които позволяват плавателният съд да бъде теглен при най-неблагоприятните предвидени условия. Когато тегленето се извършва от повече от една точка, се осигурява подходящо привързано въже.

6.3.2 Механизмите за теглене следва да бъдат такива, че всяка повърхност, върху която теглещото въже може да се протрие (например клъзове), е с радиус, достатъчен да се предотврати повреждането на въжето при натоварване.

6.3.3 Максимално допустимата скорост, с която плавателният съд може да бъде теглен, се включва в ръководството за експлоатация.

6.4 Заставане на стойника

6.4.1 Когато е необходимо, се осигуряват подходящи клъзове, кнехтове и швартови въжета.

6.4.2 Осигурява се подходящо място за съхранение на швартовите въжета, така че те да са леснодостъпни и обзаведени срещу високи относителни скорости на вятъра и ускоренията, които могат да се получат.

ГЛАВА 7

ПОЖАРНА БЕЗОПАСНОСТ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1 Общи изисквания

7.1.1 Следните основни принципи са в основата на разпоредбите на настоящата глава и са включени в тях, според случая, като са взети предвид категорията на плавателните съдове и потенциалната опасност от пожар:

1. поддръжка на основните функции и системи за безопасност на плавателния съд, включително за задвижване и управление, откриване на пожари, аларми и възможности за пожаротасане на незасегнатите помещения, след пожар в което и да е отделение на борда;
2. разделение на обществените помещения за плавателните съдове от категория Б по такъв начин, че пътниците в което и да е отделение да могат да се придвижват към друга безопасна зона или отделение в случай на пожар;
3. делене на отсеци на плавателния съд спрямо границите на огнеустойчивост;
4. ограничено използване на запалими материали и материали, генериращи дим и токсични газове при пожар;

- запалими течности за продажба

- шахти, имащи директна връзка с горните помещения.
2. „Зоните с умерен риск от пожар“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Б, включват следните помещения:
- спомогателни машинни отделения, както са определени в 1.4.4.

- складове, в които има опаковани напитки със съдържание на алкохол, непревишаващо 24%

- помещения за екипажа, в които има места за спане

- обслужващи помещения

- търговски складове с палубна площ, по-малка от 50 m², съдържащи ограничено количество запалими течности за продажба и в които не е обособен отделен склад

- търговски складове с палубна площ 50 m² или по-голяма, в която няма запалими течности

- шахти, имащи директна връзка с горните помещения.
3. „Зоните с малък риск от пожар“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от В, включват следните помещения:
- спомогателни машинни отделения, както са определени в 1.4.5.

- товарни помещения

- отделения за резервоари за гориво

- обществени помещения

- резервоари, празни пространства и зони с малък или никакъв риск от пожар

- павилиони за обогатяващи напитки

- търговски складове, различни от посочените в 7.3.1.1 и 7.3.1.2.

- коридори в пътнически зони и стъбищни заграждения

- помещения за екипажа, различни от посочените в 7.3.1.2.

- шахти, имащи директна връзка с горните помещения.
4. „Пунктове за управление“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Г, както е определено в 1.4.15.
5. „Евакуационните пунктове и външните аварийни маршрути“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Д, включват следните зони:
- външни стъби и открити палуби, използвани за аварийни изходи

6. Необходимо е провеждане на изпитване върху прототип на вертикална преграда или палуба в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания, за да се гарантира, че отговарят на горните изисквания.

7.2.2. „Материали за ограничаване на пожари“ са тези материали, които имат характеристики, съответстващи на изискванията на Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания.

7.2.3. „Незапалим материал“ е материал, който не гори и не произвежда запалими пари в количества, достатъчни да се самозапалят, когато бъдат нагreti до температура от около 750°C, като това се определя в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания.

7.2.4. „Стандартно изпитване за определяне на температурата на възпламеняване“ е изпитване, при което образци от съответните вертикални прегради, палуби или други конструкции се изпитват в пещ чрез специфичен метод на изпитване в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания.

7.2.5. Думите „еквивалентен материал“ в израза „стомана или друг еквивалентен материал“ означават всеки незапалим материал, който сам по себе си или с изолация притежава структурни свойства, които са еквивалентни на стоманата след подлагане на реално изпитване за определяне на температурата на възпламеняване (напр. алуминиева сплав с подходяща изолация).

7.2.6. „Ниска скорост на разпространение на пламъка“ означава, че описаната по този начин повърхност има адекватно съпротивление на разпространяването на пламъка, което се определя в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания.

7.2.7. „Димонепроницаемо“ или „способно да предотврати преминаването на дим“ означава, че отделение, изработено от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари, може да предотврати преминаването на дим.

7.3. Класификация на използването на помещенията

7.3.1. За целите на класификацията на използването на помещенията в съответствие с опасността от пожар се прилага следното групиране:

1. „Зоните с висок риск от пожар“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от А, включват следните помещения:
- машинни отделения

- ро-ро помещения

- помещения, в които се намират опасни стоки

- помещения от специална категория

- складови помещения, съдържащи запалими течности

- камбузи

- търговски складове с палубна площ от 50 m² или по-голяма, съдържащи

Таблица 7.4-2

Време на структурна противопожарна защита за
разделение на вертикалните прегради и палубите на
товарните плавателни съдове

	A	B	C	D	E	F
Зони с голям риск от пожар	60 1,2	30 60 1	60 1,8	3 60 1	3,4 60 1	- 60 1,7,9
Зони с умерен риск от пожар		2,6 3	6 3	3,4 60	3 6	- 3
Зони с малък риск от пожар			3 3	3 30 8	3,4 3	- 3
Пунктове за управление				3,4	3,4	3
Евакуационни пунктове и аварийни маршрути					3	3
Открити пространства						-

ЗАБЕЛЕЖКИ:

Цифрите от двете страни на диагоналната линия представляват необходимото време на структурна противопожарна защита на защитната система от съответната страна на отделението. Когато се използва стоманена конструкция и за дадено отделение в таблицата са необходими две различни времена за структурна противопожарна защита, е необходимо да се приложи само по-голямото време.

- 1 Горната страна на палубите на помещенията от специална категория, ро-ро помещенията и откритите ро-ро помещения не е необходимо да бъде изолирана.
- 2 Когато прилежащите помещения са в една и съща категория и има обозначение 2, не е необходимо да се инсталира вертикална преграда или палуба между тези помещения, ако Администрацията счита, че това не е необходимо. Например вертикална преграда между две складови помещения може да не е необходима. Въпреки това се изисква вертикална преграда между машинното отделение и помещенията от специална категория, независимо че тези два вида помещения са в една и съща категория.
- 3 Няма изисквания за структурна противопожарна защита, необходимо е обаче димонепроницаемо отделение, изработено от незапалим материал или материал за ограничаване на пожари.

- сборни пунктове, вътрешни и външни
- открити палубни пространства и закрити файети, които съставляват част от пунктовете за качване в и спускане на спасителните лодки и плотове
- страната на плавателния съд откъм водолинията при най-лекото наведено състояние на плаване, страните на надстройката и покритата палуба, разположени отдолу и в близост до зоните за качване на спасителните плотове и евакуационните пъزلки.

6 „Откритите пространства“, посочени в таблици 7.4-1 и 7.4-2 от Е, включват следните зони:

- открити пространства, различни от евакуационните пунктове, външните аварийни маршрути и пунктовете за управление.

7.3.2 При одобряване на детайлите на структурната противопожарна защита Администрацията отчита опасността от пренасяне на топлината при връзките и крайните точки на необходимите термални ограничители.

Таблица 7.4-1

Време на структурна противопожарна защита за
разделение на вертикалните прегради и палубите на
пътническите плавателни съдове

	A	B	C	D	E	F
Зони с голям риск от пожар	60 1,2	30 60 1	60 1,8	3 60 1	3,4 60 1	- 60 1,7,9
Зони с умерен риск от пожар		30 2	30 8	3 60 3,4	3 30 3	- 3
Зони с малък риск от пожар			3 3	3 30 8,10	3,4 3	- 3
Пунктове за управление				3,4	3,4	3
Евакуационни пунктове и аварийни маршрути					3	3
Открити пространства						-

7.4.2 Пожароустойчиви отделения

7.4.2.1 Зоните с висок и умерен риск от пожар се заграждат от пожароустойчиви отделения, отворили на изискванията на 7.2.1, освен когато пропускането на такова отделение не би се отразило на безопасността на плавателния съд. Тези изисквания не е необходимо да се прилагат за онези части от конструкцията, които са в контакт с вода в състояние при теглото на празен кораб, но трябва да се обърне необходимото внимание на ефекта на температурата на корпуса, която е в контакт с водата, и топлоотдаването от всяка неизолирана конструкция, която е в контакт с водата, върху изолираната конструкция над водата.

7.4.2.2 Пожароустойчивите вертикални прегради и палубите се изграждат така, че да издържат на стандартното изпитване за определяне на температурата на възпламеняване за период от 30 минути за зони с умерен риск от пожар и 60 минути за зони с голям риск от пожар, с изключение на предвиденото в 7.4.1.1.

7.4.2.3 Основните носещи конструкции в зоните с голям риск от пожар и зоните с умерен риск от пожар, както и конструкциите, поддържащи пунктовете за управление, се разполагат по начин, че да разпределят товара така, че да няма срутване на конструкцията на корпуса и надстройката, когато тя е изложена на огън в продължение на времето за противопожарна защита. Носещата конструкция трябва също да отговаря на изискванията на 7.4.2.4 и 7.4.2.5.

7.4.2.4 Ако конструкциите, посочени в точка 7.4.2.3, са изработени от алуминиева сплав, монтажът им трябва да е такъв, че вътрешната им температура да не се повишава с повече от 200°C над околната температура в съответствие с времената в 7.4.1.1 и 7.4.2.2.

7.4.2.5 Ако конструкциите, посочени в точка 7.4.2.3, са изработени от запалими материали, тяхната изолация трябва да бъде такава, че температурата им да не се повишава до ниво, при което ще настъпи влошаване на качествата на конструкцията по време на стандартното изпитване за определяне на температурата на възпламеняване в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитвания до такава степен, че товарносимостта, в съответствие с времената, посочени в 7.4.1.1 и 7.4.2.3, да бъде нарушена.

7.4.2.6 Конструкцията на венчки врати и каси в пожароустойчивите отделения, както и средствата за обезопасяването им, когато са затворени, осигурява устойчивост на пожар, както и срещу преминаване на дим и пламъци, равна на тази на вертикалните прегради, в които те са монтирани. Не е необходимо водонепроницаеми стоманени врати да се изолират. Също така, когато през пожароустойчиво отделение преминават тръби, проводни, електрически кабели и т.н., се вземат мерки, за да се гарантира, че отнеупортната цялост на отделениято не е нарушена, и се провеждат необходимите изпитвания в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитвания.

7.4.3 Ограничено използване на запалителни материали

7.4.3.1 Венчки разделителни отделения, тавани или облицовки, които не са пожароустойчиви отделения, следва да бъдат изработени от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари. Пожарозащитните прегради следва да бъдат изработени от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари.

7.4.3.2 Когато има поставена изолация в зони, в които може да влезе в контакт със запалими течности или тухнати пари, нейната повърхност следва да бъде непроницаема за такива запалими течности или пари.

7.4.3.3 Мебелите и обзавеждането в обществените помещения и жилищните помещения на екипажа отговарят на следните стандарти:

68

4 Пунктовете за управление, които същевременно са и спомогателни машинни отделения, са със структурна противопожарна защита от 30 минути.

5 Нама специални изисквания към материала или целостта на границите за помещенията в табината, при които има само тире.

6 Времето за противопожарна защита е 0 минути, а времето за предотвратяване преминаването на дим и пламък е 30 минути, както е определено от първите 30 минути на стандартното изпитване за определяне на температурата на възпламеняване.

7 Пожароустойчивите отделения не е необходимо да отговарят на 7.2.1.5.

8 Когато се използва стоманена конструкция, пожароустойчивите отделения в близост до празните пространства не е необходимо да отговарят на изискванията на 7.2.1.5.

9 Времето за противопожарна защита може да бъде намалено до 0 минути за тези части от откритите ро-ро помещения, които не са съществени части от основната носеща конструкция на плавателния съд, когато пътниците нямат достъп до тях и не е необходимо екипажът да има достъп до тях по време на авария.

10 За плавателните съдове от категория А тази стойност може да бъде намалена до 0 минути, когато плавателните съдове са оборудвани само с едно обществено пространство (с изключение на тоалетните помещения), защитено със спринклерна система и намиращо се в близост до работното отделение.

7.4 Структурна противопожарна защита

7.4.1 Основна структура

7.4.1.1 Изискванията по-долу се прилагат за всички плавателни съдове, независимо от строителния материал. Времената на структурна противопожарна защита за разделяне на вертикалните прегради и палубите са в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2, като времената на структурна противопожарна защита са базирани на осигуряването на защита за период от 60 минути, както е посочено в 4.8.1. Ако за плавателните съдове от категория А и товарните плавателни съдове в 4.8.1 е определено друго по-малко време за структурна противопожарна защита, тогава времената, посочени по-долу в 7.4.2.2 и 7.4.2.3, могат да бъдат изменени пропорционално. Времето за структурна противопожарна защита в никакъв случай не може да бъде по-малко от 30 минути.

7.4.1.2 При таблици 7.4-1 и 7.4-2 следва да се има предвид, че наименованието на всяка категория има за цел по-скоро да типизира, отколкото да ограничава. При определяне на подходящите стандарти за противопожарна цялост, които да се прилагат към границите между прилежащите помещения, когато има съмнение относно тяхната класификация за целите на настоящия раздел, те се третират като помещения в рамките на съответната категория, които имат най-строги изисквания за границите.

7.4.1.3 Корпусът, надстройката, структурните вертикални прегради, палубите, покритите палуби и колоните се изграждат от одобрени незапалими материали с подходящи структурни свойства. Използването на други материали за ограничаване на пожари може да бъде разрешено, при условие че са спазени изискванията на настоящата глава и материалите са в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитвания.

67

него трябва да бъдат газонепроницаеми, но да имат вентилация към атмосферата.

7.4.3.8 В отделенията, където пушенето е разрешено, се осигуряват подходящи незапалими пепелници. В отделенията, където пушенето е забранено, се поставят подходящи предупредителни табели.

7.4.3.9 Тръбите за отработени газове се разполагат така, че рискът от пожар да бъде сведен до минимум. За тази цел изпускателната система трябва да бъде изолирана и всички отделения и конструкции, които са съседни на изпускателната уредба, или тези, които могат да бъдат засегнати от повишените температури, причинени от отработените газове при нормална експлоатация или при авария, трябва да бъдат изработени от незапалим материал или да бъдат защитени и изолирани с незапалим материал за защита срещу високи температури.

7.4.3.10 Конструкцията и разположението на изпускателните колектори или тръби трябва да са такива, че да осигуряват безопасно изпускане на отработените газове.

7.4.4 Подкрепа

7.4.4.1 Вътрешните стълбища, свързващи само две палуби, трябва да бъдат затворени само при една от палубите посредством отделения и самозатварящи се врати с време за структурна противопожарна защита съгласно таблици 7.4-1 и 7.4-2 за отделенията, разделящи зоните, които обслужва всяко стълбище. Стълбищата могат да бъдат разположени на открито в обществено помещение, при условие че се намират изцяло в това обществено помещение.

7.4.4.2 Асансьорните шахти са разположени така, че да предотвратят преминаването на дим и пламъци от едно палуба към друга, и следва да бъдат с механизми за затваряне, които позволяват контрол върху течението и дима.

7.4.4.3 В обществените помещения, жилищните помещения на екипажа, сервизните помещения, пунктовете за управление, коридорите и стълбищата, въздушните пространства зад таваните, панелите или облицовките следва да бъдат разделени по подходящ начин от пълни пожарозащитни прегради на не повече от 14 m една от друга. При плавателни съдове от категория А със само едно обществено помещение не е необходимо да се осигуряват пожарозащитни прегради.

7.5 Резервоари и системи за гориво и други запалими течности

7.5.1 Резервоарите, съдържащи гориво и други запалими течности, се отделят от отделенията за пътниците и екипажа и багажните отделения чрез непроницаеми за пари заграждения или камери, които са с подходяща вентилация и дренаж.

7.5.2 Резервоарите за течна гориво не са разположени в зони с висок риск от пожар и не са част от структурната граница на тези зони. Запалими течности с температура на възпламеняване, не по-ниска от 60°C, обаче могат да бъдат разположени в такива зони, при условие че резервоарите са изработени от стомана или друг еквивалентен материал.

7.5.3 Всяка тръба за течно гориво, която ако е повредена, може да причини течове на гориво от мястото за съхранение, утечен резервоар или резервоар с ежедневно обслужване, следва да бъде снабдена с кран или клапан директно върху резервоара, който да може да се затваря от мястото извън въпросното помещение в случай на пожар в помещението, където са разположени тези резервоари.

7.5.4 Тръбите, клапаните и съединенията, пренасящи запалими течности, са изработени от стомана или от алтернативен материал, отговарящ на определен стандарт за якост и противопожарна цялост, като се вземат предвид работното налягане и помещението, в които са

70

1. всички корпусни мебели са изработени изцяло от одобрени незапалими материали или материали за ограничаване на пожари, с изключение на възпламенятелни покрития с калоричност, непревишаваща 45 MJ/m², които могат да се използват върху откритата повърхност на такива изделия;

2. всички други мебели като столове, каналета и маси са изработени с рамки от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари;

3. всички драперии, завеси и други окачени текстилни материали следва да са със свойства на устойчивост на разпространяване на пламък, които се определят в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожари изпитания;

4. всички тапиширани мебели притежават свойства на устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламъци, които се определят в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожари изпитания;

5. всички постелки и завивки притежават свойства на устойчивост на възпламеняване и разпространяване на пламъци, които се определят в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожари изпитания;

6. всички финиш материали за палубата отговарят на Кодекса за прилагане на процедури за пожари изпитания.

7.4.3.4 Като минимум стандарт, следните повърхности следва да бъдат от материали с ниски характеристики на разпространение на пламъка:

1. открити повърхности в коридори и стълбищни заграждения, както и на вертикални прегради (включително прозорците), облицовки за стени и тавани във всички обществени помещения, жилищните помещения на екипажа, сервизните помещения, пунктовете за управление и вътрешните сборни и евакуационни пунктове;

2. повърхности в скрити или недостъпни помещения в коридорите и стълбищните заграждения, обществените помещения, жилищните помещения на екипажа, сервизните помещения, пунктовете за управление и вътрешните сборни и евакуационни пунктове.

7.4.3.5 Топлоизолацията и акустичната изолация са изработени от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари. Ограничителите за изпирания и лепилата, които се използват в съчетание с изолация, както и изолацията на тръбите принадлежност, използвани за студентите сервизни системи, не са огнеупорни, но са в минималното необходимо количество, а техните открити повърхности имат свойства на устойчивост срещу разпространяването на пламък.

7.4.3.6 Откритите повърхности в коридори и стълбищни заграждения, както и на вертикалните прегради (включително прозорци), облицовките за стени и тавани, във всички обществени помещения, жилищните помещения на екипажа, сервизните помещения, пунктовете за управление и вътрешните сборни и евакуационни пунктове, се изграждат от материали, които, когато са изложени на огън, не произвеждат прекомерни количества дим или токсични продукти, като това се определя в съответствие с Кодекса за прилагане на процедури за пожари изпитания.

7.4.3.7 Празните отделения, в които се използват запалими материали с ниска плътност за осигуряване на плаваемост, следва да бъдат защитени от съседни пожароустойчиви отделения в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2. Също така, помещението и затворените пространства към

69

разрешени използването на уреди за измерване на нивото на маслото с плоски стъклани и самозатварящи се клапани между измервателните уреди и резервоарите за гориво. Други устройства за определяне на количеството течно гориво, съдържащо се във всеки резервоар, могат да бъдат разрешени, ако тези устройства не пресичат стената под горната част на резервоара и при условие че повредата или претърпяването на резервоара няма да причини разливане на гориво;

9. по време на операциите по зареждане с гориво на борда на плавателния съд или в близост до станицата за зареждане с гориво не трябва да има пътници, като се поставят подходящи табели „Пушенето е забранено“ и „Забранено открито осветление“. Горивните връзки кораб-борт трябва да бъдат от затворен тип и стабилизирани по подходящ начин по време на операциите по зареждане с гориво;
10. разполагането на системи за откриване и гасене на пожари в помещенията, в които се намират отделни резервоари за гориво, е в съответствие с изискванията на 7.1 до 7.7.3; и
11. презареждането с гориво на плавателния съд се извършва в одобрени съоръжения за презареждане с гориво, описани подробно в ръководството за експлоатация на маршута, където са осигурени следните противопожарни принадлежности:
 - 11.1 подходяща пожарогасителна система с пена, състояща се от монитори и разклонителни тръби за производство на пена, способни да доставят разтвор със скорост, не по-малка от 500 l/min в продължение на не по-малко от 10 минути;
 - 11.2 прахови пожарогасители с общ капацитет, не по-малък от 50 kg; и
 - 11.3 пожарогасители с възглероден диоксид с общ капацитет, не по-малък от 16 kg.

7.6 Вентилация

7.6.1 Главните смукателни и изпускателни отвори на всички вентилационни системи следва да могат да се затварят извън помещенията, които те вентилират. Освен това отвори към зони с висок риск от пожар следва да могат да се затварят от постоянно обслужван пункт за управление.

7.6.2 Всички вентилатори следва да могат да бъдат спирани извън помещенията, които обслужват, и извън помещенията, в които са инсталирани. Вентилаторите, обслужващи зони с висок риск от пожар, следва да могат да бъдат управлявани от постоянно обслужван пункт за управление. Осигурените средства за спиране на електрическата вентилация на машинните отделения са отделени от средствата, предназначени за спиране на вентилацията на други помещения.

7.6.3 Зоните с висок риск от пожар и помещенията, служещи като сборни пунктове, имат независими вентилационни системи и вентилационни тръби. Вентилационните тръби за зоните с висок риск от пожар не преминават през други помещения, освен ако не се намират в шахта или в разширено машинно отделение или корпус, изолирани в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2; вентилационните тръби на други помещения не преминават през зоните с висок риск от пожар. Вентилационните изходи от зони с висок риск от пожар не завършват на разстояние от 1 m от пунктовете за управление, евакуационните пунктове или външните аварийни маршрути. Освен това изпускателните тръби от камбузите се оборудват със:

1. утагел за машини, който може лесно да се отстранява за почистване, освен ако не е инсталирана друга одобрена алтернативна система за отстраняване на машини;

72

монтирани. Където е възможно, трябва да се избягва използването на гъвкави тръби.

7.5.5 Тръбите, клапаните и съединенията, пренасящи запалими течности, се поставят възможно най-далеч от горещи повърхности или всмукателните отвори на двигателните инсталации, електрическите уреди и други потенциални източници на възпламеняване и се разполагат или екранират така, че вероятността изтекла течност да влезе в контакт с тези източници на възпламеняване да бъде сведена до минимум.

7.5.6 Не се използва гориво с температура на възпламеняване под 35°C. При плавателни съдове, използващи гориво с температура на възпламеняване под 43°C, мерките за съхранение, разпределение и използване на горивото следва да гарантират безопасността на плавателния съд и лицата на борда, като се има предвид опасността от пожар и експлозия, до която може да доведе използването на такова гориво. Освен изискванията на 7.5.1 до 7.5.5, мерките трябва да отговарят и на следните разпоредби:

1. резервоарите за съхранение на такова гориво се разполагат извън всяко машинно отделение и на разстояние, не по-малко от 760 mm навътре от страната на корпуса и обшивката на дъното, както и от палубите и вертикалните прегради;
2. предприемат се мерки за предотвратяване на свърхналягането в горивните резервоари или във всяка част от горивната система, включително и в захранващите тръби. Всички предпазни клапани и въздушни или преливни тръби се отвеждат до положение, което по мнението на Администрацията е безопасно;
3. помещенията, в които са разположени резервоарите за гориво, са с механична вентилация, като се използват смукателни вентилатори, осигуряващи не по-малко от шест смени на въздуха на час. Вентилаторите трябва да бъдат такива, че да се избягва възможността за възпламеняване на запалими смеси от газ и въздух. Над входните и изходните вентилационни отвори трябва да бъдат монтирани подходящи телени решетки. Изходите на тези вентилационни отвори се отвеждат до положение, което по мнението на Администрацията е безопасно. На входа на тези помещения се поставят табели „Пушенето е забранено“;
4. не се използват заземени електропроводни системи, с изключение на заземени искробезопасни вериги;
5. подходящо сертифицирано електрическо оборудване от безопасен тип се използва във всички помещения, където може да има изтичане на гориво, включително вентилационната система. В тези помещения се монтира само електрически съоръжения и приспособления, които са от съществено значение за целите на експлоатацията;
6. във всяко помещение, през което преминават горивопроводи, се инсталира стационарна система за откриване на пари и в пунктовете за управление с постоянно присъствие се осигуряват аларми;
7. резервоарите за гориво, когато е необходимо, са оборудвани с „уловители“ или улен, които да улавят горивото, което евентуално може да изтече;
8. предвиждат се безопасни и ефективни средства за определяне на количеството гориво, съдържащо се в който и да е резервоар. Смукателните тръби не следва да се прекъсват в помещения, където има опасност от възпламеняване на теч от тези тръби. По-специално, смукателните тръби не свършват в помещенията на пътниците и екипажа. Забранява се използването на цилиндрични стъклени манометри, с изключение на товарните плавателни съдове, при които Администрацията може да

71

7.7 Системи за откриване и гасене на пожари

7.7.1 Системи за откриване на пожари

Зоните с висок и умерен риск от пожар и другите затворени помещения, които не се обитават редовно, в рамките на обществените помещения и жилищните помещения на екипажа, като например тоалетни, съблични заграждения, коридори и аварийни изходи, се оборудват с одобрена автоматична система за откриване на дим и пунктове за ръчни противопожарни кранове, отговарящи на изискванията на 7.7.1.1 и 7.7.1.3, с цел посочване в пункта за управление на мястото на възникване на пожар при нормални експлоатационни условия на инсталациите. В камбузите се инсталират детектори, които се активират от топлина, вместо от дим. В допълнение, главното машинно отделение разполага с детектори, които отчитат всички различно от дим и се наблюдават с камери, които се следят от работното отделение. Пунктовете за ръчни противопожарни кранове се инсталират в обществените помещения, жилищните помещения на екипажа, коридорите и събличните заграждения, сервисните помещения и във всички контролни пунктове, където са необходими. На всеки изход от тези помещения и от зоните с висок риск от пожар се разполага по един пункт за ръчен противопожарен кран.

7.7.1.1 Общи изисквания

1. Всяка задължителна стационарна система за откриване на пожар и за противопожарна аварийна сигнализация с пунктове за ръчни противопожарни кранове следва да може да се включва незабавно по всяко време.
2. Енергийните източници и електрическите вериги, необходими за функционирането на системата, се следят съответно за загуба на енергия или за аварии. Наличието на авария предизвиква визуална и звукова аварийна сигнализация за авария в пункта за управление, която се отличава от тази за пожар.
3. Осигуряват се не по-малко от два енергийни източника за електрическото оборудване, използвано за функционирането на системата за откриване на пожар и противопожарната аварийна сигнализация, като единият е аварийен източник. Захранването се осигурява от самостоятелни филтери, предвидени единствено за тази цел. Тези филтери се свързват към автоматичен превключвател, разположен в или непосредствено до пункта за управление на системата за откриване на пожар.
4. Детекторите и пунктовете за ръчни противопожарни кранове се групират в сектори. Активирането на всеки детектор или пункт за ръчни противопожарни кранове предизвиква визуална и звукова противопожарна аварийна сигнализация в пункта за управление и в индикаторните отделения. Ако на сигналите не се обръща внимание в рамките на 2 минути, в жилищните и сервисните помещения на екипажа, в пунктовете за управление и в машинните отделения автоматично се включва звукова сигнализация. Не се допуска забавяне на звуковата сигнализация в жилищните помещения на екипажа, когато всички пунктове за управление са без надзор. Не е необходимо тази алармена звукова система бъде част от системата за откриване.
5. Контролният панел е разположен в работното отделение или в главния противопожарен пункт за управление.
6. Индикаторите обозначават поне сектора, в който детектор или пункт за ръчни противопожарни кранове се е задействал. Поне един индикатор се разполага така, че да е леснодостъпен за отговорните членове на екипажа по всяко време в открито море или в пристанище, с изключение на времето, когато плавателният съд не функционира. Един индикатор се разполага в работното отделение, ако контролният

74

2. противопожарен клапан, разположен в долинния край на тръбата, който се регулира автоматично и дистанционно, а в допълнение и дистанционно управляем противопожарен клапан, разположен в горния край на тръбата;

3. стационарен механизъм за потушаване на пожар в тръбата;

4. механизми за дистанционно управление за спирене на смукателните и захранващи вентилатори, за работа с противопожарните клапани, посочени в 2 и за работа със системата за потушаване на пожар, които се разполагат близо до входа на камбузите. При система с много разклонения се осигуряват средства за затваряне на всички разклонения, които потушават огън през една и съща главна тръба, преди в системата да е освободено пожаротасателно вещество; и

5. подходящо разположени отвори за проверка и почистване.

7.6.4 Когато вентилационна тръба преминава през пожароустойчиво отделение, непосредствено до отделението се инсталира автоматично затварящ се противопожарен клапан. Тръбата между отделението и клапана е изработена от стомана или друг еквивалентен материал и е изолирана по същия стандарт, който се изисква за пожароустойчивото отделение. Може да не се постави противопожарен клапан, когато тръбите преминават през помещения, заобиколени от пожароустойчиви отделения, без да обслужват тези помещения, при условие че тръбата е със същото време на структурна противопожарна защита като отделението, през които преминава. Когато вентилационна тръба преминава през димонепроницаемо отделение, на входа се монтира противодимен клапан, освен ако тръбата, която преминава през помещението, не обслужва това помещение.

7.6.5 Когато вентилационните системи преминават през палубите, разполагането става по такъв начин, че устойчивостта на пожар на палубата да не бъде нарушена и се вземат предпазни мерки за намаляване на вероятността от преминаване на дим и горещи газове от едно междупалубно пространство в друго посредством системата.

7.6.6 Всички клапани, монтирани на пожароустойчиви или димонепроницаеми отделения, следва да могат също така да се затварят ръчно от всяка страна на отделението, в което са монтирани, с изключение на клапаните, монтирани на тръби, обслужващи помещения, които обикновено не се обслужват от персонал, като например складове и тоалетни, които могат да се контролират ръчно само извън обслужваните помещения. Също така, клапаните трябва да могат да се затварят дистанционно от постоянно обслужваните пунктове за управление.

7.6.7 Тръбите са изработени от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари. Късите тръби, обаче, могат да бъдат от запалими материали при следните условия:

1. напречното им сечение не надвишава $0,02 \text{ m}^2$;
2. дължината им не надвишава 2 m;
3. те се използват само в края на вентилационната система;
4. те не са разположени на по-малко от 600 mm от отвор на пожароустойчиво или пожаротасателно отделение; и
5. повърхностите им имат ниски свойства на разпространение на пламъка.

73

15. Системите за откриване на пожар с възможност за определяне на адреса на съответната зона се разполагат така, че:

1. затворената верига да не може да се прекъсва от пожар на повече от едно място;
2. да се предвидят средства, които гарантират, че всяка повреда (напр. прекъсване на захранването, късо съединение, заземяване) по веригата няма да предизвика повреда на цялата затворена верига;
3. всички мерки се предприемат, за да може да се възстанови първоначалната конфигурация на системата в случай на повреда (електрическа, електронна, компютърна); и
4. първата противопожарна сигнализация, която се активира, да не възпрепятства никой друг детектор да активира други противопожарни сигнализации.

7.7.1.2 Изисквания за инсталиране

1. В допълнение към 7.7.1 пунктoвете за ръчни противопожарни кранове се разполагат на леснодостъпни места в коридорите на всяка палуба, така че никоя част от коридора да не бъде на повече от 20 метра от пункта за ръчен противопожарен кран.
2. Когато за защита на помещения, различни от стълбища, коридори и аварийни маршрути е необходима стационарна система за откриване на пожар и противопожарна аварийна сигнализация, във всяко такова помещение се поставя най-малко един детектор, отговарящ на изискванията на 7.7.1.1.1.
3. Разположението на детекторите осигурява оптималното им функциониране. Местоположенията в близост до носещи греди или вентилационни тръби или до други места, където характеристиките на въздушния поток биха имали неблагоприятно въздействие върху експлоатацията на детекторите, и местата, където е вероятно да се получи удар или механично увреждане, се избягват. По принцип детекторите, които са разположени отгоре, са на разстояние най-малко 0,5 m от вертикалните прегради.

4. Максималното разстояние между детекторите е в съответствие с таблицата по-долу:

Вид детектор	Максимална разгъната площ	Максимално разстояние между	Максимално отстояние от вертикалните
Топлина	37m ²	9 m	4,5 m
Дим	74 m ²	11 m	5,5 m

Администрацията може да изиска или да разреши друго разпределение въз основа на данните от изпитванията, които показват характеристиките на детекторите.

5. Електрическата инсталация, която е част от системата, се разполага по начин, при

панел е разположен в помещение, различно от работното отделение.

7. Върху или до всеки индикатор се предоставя ясна информация за пространствата, които се обхващат, и за местонахождението на секторите.

8. Когато системата за откриване на пожари не включва средства за дистанционно разпознаване на всеки отделен детектор, обикновено не се разрешава нито един сектор, който обхваща повече от една палуба в обществените помещения и жилищните помещения на екипажа, коридорите, сервисните помещения и пунктoвете за управление, с изключение на сектора, който обхваща някое затворено стълбище. За да се избегне забавяне при идентифициране на източника на пожара, броят на затворените помещения, включени във всеки сектор, се ограничава от Администрацията. При никакви обстоятелства не могат да бъдат разрешени повече от 50 затворени помещения в който и да е сектор. Ако системата за откриване е снабдена с дистанционни и отделни детектори, секторите могат да обхващат няколко палуби и да обслужват всякакъв брой затворени помещения.

9. При пътнически плавателни съдове, в случай че няма система за откриване на пожар, която може дистанционно да определи отделен детектор, даден сектор с детектори не може да обслужва помещенията от двете страни на плавателния съд, нито на повече от една палуба, и не може да се разполага в повече от една зона съгласно 7.11.1, освен ако Администрацията, при положение че е убедена, че противопожарната защита на плавателния съд няма да се намали, разреши такъв сектор с детектори да обслужва и двете страни на плавателния съд, както и повече от една палуба. При пътнически плавателни съдове, разполагащи с индивидуално разпознаваеми детектори на пожар, един сектор може да обслужва помещения и от двете страни на плавателния съд и на повече от една палуба.

10. Сектор с детектори за пожар, който обхваща пункт за управление, обществено помещение, жилищно помещение на екипажа, коридор или стълбищно заграждение, не следва да включва машинно отделение с висок риск от пожар.

11. Детекторите се задействат от топлина, дим или други продукти на горенето, пламък или всяка комбинация от тези фактори. Администрацията може да разреши детектори, които се активират от други фактори, сочеши възникване на пожар, при условие че те не са по-малко чувствителни от горепосочените детектори. Детекторите за пламък се използват единствено в допълнение на детекторите за дим и топлина.

12. Осигуряват се необходимите инструкции и резервни части за изпитване и поддръжка.

13. Надеждността на системата за откриване се проверява периодично от Администрацията със средства за произвеждане на горещ въздух при подходящата температура или дим или аерозолни частици, които имат подходящото ниво на плътност или размер на частиците, или други характеристики, свързани с възникването на пожар, по отношение на които детекторът е проектиран да реагира. Всички детектори са от такъв вид, че да могат да бъдат изпитвани за надеждна работа и да могат да се възстановят за обичайно наблюдение без подновяване на някой от компонентите.

14. Системата за откриване на пожар не се използва за никаква друга цел, освен за затваряне на противопожарните врати и други подобни функции, които са разрешени от контролния панел.

двигателя и на вентилацията.

7.7.3 Стационарни пожарогасителни системи

7.7.3.1 Зоните с висок риск от пожар се защитават с одобрена стационарна пожарогасителна система, която може да се управлява от този пункт за управление, който е подходящ за евентуалния риск от пожар. Системата трябва да съответства на 7.7.3.2 и 7.7.3.3 или на алтернативни мерки, одобрени от Администрацията, като се вземат предвид препоръките и насоките, разработени от организацията, и да може да се управлява ръчно и дистанционно от постоянно обслужваните пунктове за управление.

7.7.3.2 Общи изисквания

1. При всички плавателни съдове, където като пожарогасително вещество се използва газ, количеството газ следва да бъде достатъчно, за да осигури две независими изпусканя. Второто изпускане в помещението се активира само ръчно от място извън защитеното помещение. Когато помещението е оборудвано с локална система за потушаване на пожар, базирана на разработените от организацията насоки, за защита на течното гориво, смазочното масло и хидравличното масло, разположени в близост до изпускателните колектори, турбокомпресорите или други подобни нагreti повърхности на главните и спомогателните двигатели с вътрешно горене, не е необходимо второ изпускане.
2. Не се разрешава използването на пожарогасително вещество¹ което по мнението на Администрацията, самостоятелно или при омаквани условия на употреба, ще окаже неблагоприятно въздействие върху озоновия слой и/или ще изпусне токсични газове в такива количества, че да застраши хората.
3. Тръбите, необходими за пренос на пожарогасителни вещества към защитените помещения, се оборудват с регулиращи клапани с ясна маркировка, показваща помещенията, към които водят тръбите. В изпускателните тръбопроводи между цилиндричните и колекторите се инсталират възвратни клапани. Монтират се подходящи средства за предпазване от теч на тези вещества в някое помещение по невнимание.
4. Местоположението на тръбите и на накрайниците за пренос на пожарогасителни вещества осигурява равномерно разпределение на пожарогасителното вещество.
5. За всички отвори на всички помещения, които могат да пропускат въздух или да позволят да изтече газта от защитеното помещение, се осигуряват средства за затваряне.
6. Когато обемът на свободния въздух, съдържащ се във въздушните приемници на всяко помещение, е такъв, че ако бъде освободен в такова помещение в случай на пожар, такова освобождаване на въздух в това пространство би засетнало сериозно ефикасността на стационарната противопожарна система, се осигурява допълнително количество пожарогасително вещество.
7. Във всяко помещение, в което обикновено персоналът работи или до което има достъп, се осигурява автоматична звукова сигнализация за предупреждение за освобождаването на пожарогасително вещество в помещението. Звукът на сигнализация трябва да действа в продължение на подходящ период преди освобождаването на веществото, но не по-малко от 20 секунди. В допълнение

78

който се избягват машинните отделения с висок риск от пожар и другите затворени помещения с висок риск от пожар, освен когато в тези помещения е необходимо да се осигуряват детектори за пожар и противопожарна аварийна сигнализация или да се осигурява връзка към подходящия енергиен източник.

7.7.1.3 Изисквания за проектиране

1. Системата и оборудването са проектирани да издържат на съответните колебания в захранването, промените в температурата на околната среда, вибрации, вятър, електрически удар, облъск и корозия, които са характерни за плавателните съдове.
2. Детекторите за дим са сертифицирани да се задействат преди плътността на дима да превиши 12,5% замъгляване на метър, но не преди плътността на дима да превиши 2% затъмняване на метър. Детекторите за дим, които се инсталират в други помещения, се експлоатират в рамките на граници на чувствителност, определени от Администрацията, като се отчита, че нечувствителността или свръхчувствителността на детекторите следва да се избягва.
3. Детекторите за топлина са сертифицирани да се задействат, преди температурата да надвиши 78°C, но не и докато температурата надвиши 54°C, когато температурата се повишава до тези стойности с норма, по-малка от 1°C в минута. При по-високи норми на температурно покачване детекторът за топлина работи в температурните граници, като се отчита, че нечувствителността или свръхчувствителността на детекторите следва да се избягва.
4. По преценка на Администрацията допустимата експлоатационна температура за детекторите за топлина може да бъде увеличена до 30°C над максималната температура на палубата в сушилни и други подобни помещения с обичайно висока околна температура.
5. Детекторите за пламък, съответстващи на 7.7.1.1.11, са достатъчно чувствителни, за да определят наличието на пламък на фона на осветено помещение и системата за идентификация на фалшиви сигнали.

7.7.2 Откриване на пожар в периодически безвахтени машинни отделения

Стационарната система за откриване на пожар и противопожарна аварийна сигнализация за периодически безвахтени машинни отделения отговаря на следните изисквания:

1. Системата за откриване на пожар се проектира така и детекторите за пожар се разполагат по начин, при който бързо се установява огнището на пожара във всяка една част от тези помещения и при всякакви нормални условия на работа на двигателя и вариации в работата на вентилационната система съобразно температурата на околната среда. Не се позволяват системи за откриване само с температурен детектор, с изключение на помещенията с ограничена височина, където употребата им определено е препоръчителна. Системата за откриване предизвиква звукови и визуални сигнализиции, като и двете ясно се различават от същите сигнализиции на всяка друга система, която не предупреждава за пожар, разположени на подходящи места, откъдето могат да бъдат чути и видени на штурманския мостик и от отговорния инженер. Когато в работното отделение няма членове на екипажа, звукът на сигнализацията се чува на място, където има отговорен член на екипажа.

2. След инсталиране системата се изпитва при различни условия на работа на

77

- 2.1 40% от общия обем на най-голямото машинно отделение, което е така защитено, обемът на който, изключващ тази част от корпуса над нивото, при което хоризонталната площ на обшивката е 40% или по-малко от хоризонталната площ на съответното помещение, измерено по средата между горната част на резервоара и най-ниската част на обшивката; или
 - 2.2 35% от общия обем на най-голямото защитено машинно отделение, включително корпуса,
- при условие че горелосочените проценти могат да бъдат намалени съответно до 35% и 30% за товарни плавателни съдове с брутен тонаж, по-малък от 2000 брутото тона; при условие също така, че ако две или повече машинни отделения не са напълно отделени, те се считат за образуващи едно помещение.
- 3 За целите на настоящия параграф обемът на свободния въглероден диоксид се изчислява на $0,56 \text{ m}^3/\text{kg}$.
 - 4 При машинни отделения стационарната тръбопроводна система осигурява освобождаването на 85% от газа в помещението в рамките на 2 минути.
 - 5 За освобождаването на въглероден диоксид в защитено помещение и за гарантиране на работата на предупредителната сигнализация се осигуряват два отделни органа за управление. Единият се използва за освобождаване на газ от неговите контейнери за съхранение. Вторият се използва за отваряне на клапана на тръбопровода, който отвежда газа в защитените помещения.
 - 6 Двамата органа за управление се разполагат в кутия, която е ясно обозначена за конкретното помещение, от която се освобождава газът. Ако кутията, съдържаща органите за управление, се заключва, ключът, за да се вземе ключът, и е разположена на видно място, което се чути, за да се вземе ключът, и е разположена на видно място непосредствено до кутията на органите за управление.

7.7.4 Преносими пожарогасители

Пунктовете за управление, обществените помещения, жилищните помещения на екипажа, коридорите и сервизните помещения се оборудват с преносими пожарогасители от одобрен тип и дизайн. Осигуряват се най-малко пет преносими пожарогасители, които са разположени така, че да са леснодостъпни за незабавна употреба. Освен това пред всеки вход на машинно отделение се поставя най-малко един пожарогасител, подходящ за пожари в машинното отделение.

7.7.5 Противопожарни помпи, противопожарни тръбопроводни, хидранти и маркучи

Противопожарните помпи и свързаното с тях оборудване или ефективни пожарогасителни системи се инсталират, както следва:

- 1 Осигуряват се най-малко две помпи с независимо задвижване. Всяка помпа трябва да разполага с най-малко две трети от капацитета на трюмната помпа, определен в 10.3.5 и 10.3.6, но не по-малко от 25 m^3/h . Всяка противопожарна помпа трябва да може да подава достатъчно количество вода със съответното налягане, за да работи едновременно с хидрантите, както се изисква от 4.
- 2 Помпите са разположени така, че в случай на пожар в което и да е отделение всички противопожарни помпи да не бъдат извадени от строя.

- към звуковата сигнализация трябва да се предвиди и визуална сигнализация.
- 8 Средствата за контрол на всяка стационарна газова пожарогасителна система са леснодостъпни, лесно се задействат и са групирани заедно на колкото е възможно по-малко места, за които вероятността да бъдат блокирани от пожар в защитеното помещение е много малка. На всяко място има ясни инструкции за експлоатацията на системата във връзка с безопасността на персонала.
 - 9 Не се разрешава автоматично освобождаване на пожарогасителното вещество.
 - 10 Когато пожарогасителното вещество предпазва повече от едно помещение, количеството на наличното вещество не трябва да бъде повече от най-голямото количество, необходимо за защитата на всяко така защитено помещение.
 - 11 Контейнерите под налягане за съхраняване на пожарогасителното вещество се разполагат извън защитените помещения в съответствие със 7.7.3.2.14. Контейнерите под налягане могат да бъдат разположени в защитеното помещение само ако в случай на случайно изпускане хората няма да бъдат застрашени.
 - 12 Осигуряват се средства на екипажа за безопасна проверка на количествата вещество в контейнерите.
 - 13 Контейнерите за съхраняване на пожарогасително вещество и свързаните с тях компоненти под налягане се проектират по начин, че се отчита местонахождението им и максималните температури на околната среда, които могат да се очакват по време на експлоатацията им.
 - 14 Когато пожарогасителното вещество се съхранява извън защитено помещение, то се съхранява в помещение, което е разположено на безопасно и леснодостъпно добре проветрявано място. Всеки достъп до такова помещение за съхранение е желателно да става от открит палуба и при всички случаи да е отделен от защитеното помещение. Вратите за достъп се отварят навън, като вертикалните препрати и палубите с врати и други средства за затваряне на отворите в тях, които съставяват границите между тези помещения и прилежащите към тях затворени помещения, са газонепроницаеми. Тези складови помещения се третират като контролни помещения.
 - 15 Резервните части за системата се съхраняват на борда или в базовото пристанище.
 - 16 Ако изпускането на пожарогасително вещество води до значително свърх- или ниско налягане в защитеното помещение, се осигуряват средства за ограничаване на индусираното налягане до приемливи граници, за да се избегнат повреди на конструкцията.

7.7.3.3 Системи с въглероден диоксид

- 1 Количеството въглероден диоксид в товарните помещения, освен ако не е предвидено друго, е достатъчно, за да осигури минимален обем от свободен газ, равен на 30% от общия обем на най-голямото товарно помещение на плавателния съд, което е така защитено.
- 2 Количеството въглероден диоксид за машинните отделения, е достатъчно, за да осигури минимален обем свободен газ, равен на най-големия от следните обеми:

7.8.1.1 Границите на помещенията от специална категория се изолират в съответствие с таблици 7.4-1 и 7.4-2. Палубата на помещението от специална категория или ро-ро помещението трябва да бъде изолирана само от долната страна, ако е необходимо.

7.8.1.2 На шурманския мостик има индикатори за затварянето на вратите към или от помещения от специална категория или ро-ро помещения.

7.8.1.3 Противопожарните врати в границите на помещенията от специална категория, водещи до помещения под палубата за превозни средства, се оборудват с комингс с височина най-малко 100 mm.

7.8.2 Стационарна пожарогасителна система

Всички помещения от специална категория и ро-ро помещения се оборудват с одобрена стационарна система за разпръскване на вода под налягане за ръчна работа, която предпазва всички части на палубата и платформата за превозни средства в това помещение, при условие че Администрацията може да разреши използването на всяка друга стационарна пожарогасителна система, за която е доказано чрез пълномощабно изпитване при условия, симулиращи пожар в резултат от изтичане на петрол в помещението, че е не по-малко ефективна за контролиране на пожарите, които е вероятно да възникнат в такова помещение.

7.8.3 Патрули и откриване на пожари

7.8.3.1 В помещенията от специална категория и ро-ро помещенията се поддържа непрекъснат противопожарен патрул, освен ако не е предвидена стационарна система за откриване на пожари и противопожарна аварийна сигнализация, отговаряща на изискванията на 7.7.1, и система за наблюдение с камери. Стационарната система за откриване на пожари следва да може бързо да локализира избухването на пожар. Отстоянието и местоположението на детекторите се определят, като се отчетат работата на вентилационната и други значими фактори.

7.8.3.2 Пунктове за ръчни противопожарни кранове се разполагат, според нуждата, във всички помещения от специална категория и ро-ро помещения, като в близост до всеки изход от такова помещение се поставя по един. Пунктовете за ръчни противопожарни кранове трябва да бъдат разположени така, че никоя част от помещението да не бъде на повече от 20 m от пункт за ръчен противопожарен кран.

7.8.4 Пожарогасително оборудване

За всяко помещение от специална категория и ро-ро помещение се осигуряват:

1. най-малко три пожарогасителя с воден прах;
2. един комплект преносим пожарогасител с пена, включващ дюза за въздух и за пена от индукторен тип, която да може да се свързва с противопожарния тръбопровод чрез пожарогасителен шланг, заедно с преносим резервоар, съдържащ 20 l течност за пена и един резервен резервоар. Дюзата следва да може да произвежда ефективна пена, подходяща за потушаване на пожар от гориво при норма най-малко 1,5 m³/min. Плавателният съд разполага с най-малко два преносими пожарогасителя с пена за използване в такова помещение; и
3. преносимите пожарогасители от одобрен тип и конструкция следва да бъдат разположени така, че нито една точка в помещението да не е на повече от около 15 m от пожарогасител, при условие че при достъпите до това помещение има поне един преносим пожарогасител.

82

3. Изолиращите клапани, които отделят противопожарните тръбопроводи в самото машинно отделение, в което се намира главната противопожарна помпа или помпи, от останалата част на противопожарните тръбопроводи, са разположени на леснодостъпно и защитено място извън машинното отделение. Противопожарните тръбопроводи са разположени така, че когато изолиращите клапани са затворени, всички хидранти на плавателния съд, с изключение на тези в машинното отделение, посочени по-горе, да могат да бъдат захранвани с вода от противопожарна помпа, която не се намира в това машинно отделение, през тръби, които не преминават през това помещение. Шпинделите на ръчно задействаните клапани трябва да бъдат леснодостъпни, като всички клапани трябва да бъдат ясно обозначени.

4. Хидрантите се разполагат така, че водните струи достигат до всяко местоположение на плавателния съд от два противопожарни шланга от два различни хидранта, като едната от струите е от една дължина на шланга. Хидрантите в ро-ро помещенията се разполагат така, че всяко място в помещението да може да бъде достигнато от две водни струи от два различни хидранта, като всяка от струите се доставя от една дължина на шланга.

5. Всеки противопожарен шланг е изработен от нетънък материал и е с максимална дължина, одобрена от Администрацията. Противопожарните шлангове, заедно с всички необходими приспособления и инструменти, се поддържат в готовност за употреба на видни места в близост до хидрантите. Всички противопожарни шлангове във вътрешните помещения трябва да бъдат свързани към хидрантите по всяко време. За всеки хидрант се осигурява по един противопожарен шланг, както се изисква от 4.

6. Всеки противопожарен шланг е снабден с дюза от одобрен тип с двойно предназначение, (т.е. тип спрей/струя), включващ вентил за спиране.

7.7.6 Защита на фритюрниците и уредите за варене и печене

Когато са инсталирани фритюрници и уреди за варене и печене, всички такива инсталации трябва да бъдат оборудвани със следното:

1. автоматична или ръчна стационарна пожарогасителна система, изпитана съгласно подходящ стандарт, приет от организацията;
2. основен и аварийен термостат с предупредителна сигнализация за уведомяване на оператора в случай на авария на някой от термостатите;
3. приспособления за автоматично изключване на електрозахранването на фритюрниците и уредите за варене и печене при активиране на пожарогасителната система;
4. сигнализация при активирането на пожарогасителната система в камбуза, където е инсталирано оборудването, и
5. органи за управление за ръчно задействане на пожарогасителната система, които са ясно обозначени и готови за употреба от екипажа.

81

7.8 Защита на помещенията от специална категория и ро-ро помещенията

7.8.1 Защита на конструкцията

7.7.3 Ако са осигурени помпени и дренажни съоръжения, трябва да се гарантира, че:

1. водата, смесена с петрол или с други запалими вещества, не се оттича към машинните отделения или другите помещения, където може да има източници на възпламеняване; и
2. електрическото оборудване, монтирано в резервоари или други компоненти на дренажната система, е от тип, подходящ за използване в условията на взривоопасни бензинови/въздушни смеси.

7.8.8 Открити ро-ро пространства

7.8.8.1 Откритите ро-ро пространства трябва да отговарят на изискванията, посочени в 7.8.1.1, 7.8.2, 7.8.3, 7.8.4 и 7.8.6.

7.8.8.2 За частите от ро-ро пространството, които са напълно открити отгоре, не е необходимо да се спазват изискванията, посочени в 7.8.2, 7.8.3.1 и 7.8.6. Поддържа се обаче непрекъснат противопожарен патрул или система за наблюдение с камери.

7.9 Рази

7.9.1 За сведения на капитана и офицерите на плавателния съд има постоянно изложени планове за борба с пожарите, които ясно показват следните позиции за всяка палуба: пунктовете за управление, секторите на плавателния съд, които са отградени от пожароустойчиви отделения, заедно с подробности за противопожарната сигнализация, системите за откриване на пожари, спринклерните инсталации, стационарните и преносимите пожарогасилни устройства, средствата за достъп до различните отделения и палуби на плавателния съд, вентилационната система (включително данни за органите за управление на основния вентилатор, местоположението на клапаните и идентификационните номера на вентилаторите, обслужващи всеки от секторите на плавателния съд), местоположението на международната бегова връзка, ако има такава, и местоположението на всички средства за управление, посочени в 7.5.3, 7.6.2, 7.7.1 и 7.7.3.1. Текстът на тези планове е на официалния език на държавата на флага. Ако използваният език или езици не са английски, френски или испански, се включва превод на един от тези езици.

7.9.2 Комплект от копия на плановете за борба с пожарите или книжка, съдържаща такива планове, се съхранява на ясно маркирано водонепропускиво затворено място извън откритата палуба в помощ на наземните пожарогасители.

7.9.3 Отвори в пожароустойчиви отделения

7.9.3.1 С изключение на всички локове между товарните помещения, помещенията от специална категория, ро-ро, складовите и багажните помещения и между тези помещения и откритите палуби, всички отвори се оборудват с трайно прикрепени механизми за затваряне, които са поне толкова устойчиви на пожари, колкото отделенията, в които са разположени.

7.9.3.2 Всяка врата следва да може да се отваря и затваря от всяка страна на вертикалната преграда само от един човек.

7.9.3.3 Противопожарните врати в зоните с висок риск от пожар и стълбищните загрядения отговарят на следните изисквания:

1. Вратите са самозатварящи се и могат да се затварят на противоположен на затварянето наклон от 3,5°. Приблизителното време за затваряне на шарнирните врати е не повече от 40 секунди и не по-малко от 10 секунди от момента на

84

7.8.5 Вентилационна система

7.8.5.1 За помещенията от специална категория и ро-ро помещенията се осигурява ефективна електрическа вентилационна система, която може да осигурява най-малко 10 смени на въздуха на час по време на плаване и 20 смени на въздуха на час на кая по време на операциите по товарене и разтоварване на превозните средства. Системата за тези помещения е напълно отделена от други вентилационни системи и работи постоянно, когато там има превозни средства. Вентилационните тръби, които обслужват помещенията от специална категория и ро-ро помещенията и могат ефективно да се затварят херметически, са отделени за всяка такава помещение. Системата следва да може да се управлява от място извън тези помещения.

7.8.5.2 Вентилацията не допуска насяловане на въздуха и образуването на въздушни ями.

7.8.5.3 В работното отделение се осигуряват средства за сигнализиране на всяка загуба или намаляване на необходимия вентилационен капацитет.

7.8.5.4 Осигуряват се средства за бързото спиране и затваряне на вентилационната система в случай на пожар, като се отчетат атмосферните и морските условия.

7.8.5.5 Вентилационните тръби, включително клапаните, са изработени от стомана или друг еквивалентен материал. Тръбите, разположени в обслужваното помещение, могат да бъдат изработени от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари.

7.8.6 Шпигати, изпомпване на трюма и дренаж

Поради опасност от сериозно нарушаване на устойчивостта в резултат от натрупване на големи количества вода на палубата или на палубите вследствие от работата на стационарната система за разпръскване на вода под налягане, шпигатите се разполагат по начин, при който осигуряват бързото изпускане на тази вода зад борда. Като алтернатива се осигурява помпено-дренажно съоръжение в допълнение към изискванията на глава 10. Когато е необходимо да се поддържа водонепроницаемост или устойчивост на атмосферни влияния, в зависимост от случая, шпигатите се разполагат така, че да могат да се активират от място извън защитеното помещение.

7.8.7 Предпазни мерки срещу възпламеняване на запалими пари или течности

7.8.7.1 На всяка палуба или платформа, ако има такава, на която се пренасят превозни средства и на която може да се очаква да се акумулират взривоопасни пари, с изключение на платформите с размери на отворите, позволяващи пропускането на петролни газове надолу, оборудването, което може да представлява източник на възпламеняване на запалими пари, и по-специално, електрическото оборудване и окабеляване, се монтира на най-малко 450 mm над палубата или платформата. Електрическото оборудване, монтирано на повече от 450 mm над палубата или платформата, е закрито и обезопасено, за да се предотврати изхвърчването на искри. Въпреки това, ако монтирането на електрическо оборудване и окабеляване на по-малко от 450 mm над палубата или платформата е необходимо за безопасната експлоатация на плавателния съд, такава електрическа оборудване и окабеляване могат да бъдат инсталирани, при условие че са от тип, одобрен за използване в условията на взривоопасна смесица от петрол и въздух.

7.8.7.2 Електрическото оборудване и окабеляване, които са разположени в смукателна вентилационна тръба, са от тип, който е одобрен за използване в условията на взривоопасна смесица от петрол и въздух, а изпускателният отвор от всяка смукателна тръба е разположен на безопасно място, като се вземат предвид други възможни източници на възпламеняване.

83

1. контролната система следва да може да функционира при температура от най-малко 200°C в продължение на най-малко 60 минути, ако се захранва с електрическа енергия;
2. енергийното захранване към всички други врати, които не са противопожарни, не се прекъсва;
- и
3. при температури над 200°C контролната система автоматично се изолира от електрозахранването и може да поддържа вратата затворена при температура до най-малко 945°C.

7.9.3.4 Изискванията за цялост на противопожарните отделения на външните граници, разположени срещу откритите пространства на плавателния съд, не се прилагат за стъклени претрали, прозорци и странични люкове. По същия начин изискванията за цялост на противопожарните отделения, разположени срещу открити пространства, не се прилагат за външните врати в надстройките и покритите палуби.

7.9.3.5 Вратите в димонепроницаемите отделения са самозатварящи се. Вратите, които обикновено се държат отворени, се затварят автоматично или чрез дистанционно управление от постоянно обслужван пункт за управление.

7.10 Пожарникарска екипировка

7.10.1 На всички плавателни съдове, различни от пътническите плавателни съдове от категория А, се съхраняват най-малко две пожарникарски екипировки, отговарящи на изискванията на 7.10.3.

7.10.1.1 Освен това на всеки 80 m или през по-малки отседи на пътническия плавателен съдове от категория Б, за сумарната дължина на всички пътнически и сервисни помещения на палубата, в която се помещават тези помещения, или, ако има повече от една такава палуба, на палубата, която има най-голяма сумарна дължина, се осигуряват две пожарникарски екипировки и два комплекта лични предпазни средства, всеки от които се състои от елементите, посочени в 7.10.3.1.1 до 7.10.3.1.3.

7.10.1.2 В пътническите плавателни съдове от категория Б за всеки дихателен апарат има по един пожарогасител с воден прах, който се съхранява в близост до този апарат.

7.10.1.3 Административната може да изиска допълнителни комплекти от лични предпазни средства и дихателни апарати, като се отчетат размерът и типът на плавателния съд.

7.10.2 Пожарникарските екипировки или комплектите лични предпазни средства се съхраняват така, че да бъдат леснодостъпни и готови за използване, а когато са налице повече от една пожарникарска екипировка или комплект лични предпазни средства, те се съхраняват на отдалечени места едни от други.

7.10.3 Пожарникарската екипировка се състои от:

1. Лични предпазни средства, които включват:
 - 1.1 защитно облекло, изработено от материал, който предпазва кожата от топлината, която се отделя от огъня, и от изгаряния от пари или газове. Външната повърхност е водоустойчива;

86

здвижването им при изправено положение на плавателния съд. Приблизителната уеднаквена скорост на затваряне на плъзгащите противопожарни врати не е по-голяма от 0,2 м/сек. и по-малка от 0,1 м/сек. при изправено положение на плавателния съд.

2. Плъзгащите врати с дистанционно управление или вратите, които се освобождават с енергийно задвижване, са снабдени със звукова сигнализация, която се задейства най-малко 5 секунди, но не повече от 10 секунди, след като постоянно обслужваният пункт за управление освободи вратата и преди вратата да започне да се движи, и продължава да звучи, докато вратата се затвори напълно. Вратите, предназначени да се отворят отново след контакт с предмет в траекторията им, се отварят отново не повече от 1 метър от точката на контакт.

3. Всички врати могат да се освобождават дистанционно от постоянно обслужван главен пункт за управление, едновременно или по групи, както и поотделно от място от двете страни на вратата. Осигурява се индикация при индикацията панел на противопожарната врата в постоянно обслужвания пункт за управление, която показва дали всяка от дистанционно контролираните врати е затворена. Механизмът за освобождаване на вратите е проектиран така, че вратата да се затваря автоматично в случай на повреда в контролната система или в централното енергийно захранване. Освобождаващите превключватели имат функция за „включване/изключване“, за да се предотврати автоматичното задействане на системата. Забравява се инсталирането на задържащи скоби, които не могат да се освобождават от постоянно обслужвания пункт за управление.

4. Врата, която се затваря дистанционно от постоянно обслужвания пункт за управление, следва да може отново да се отваря от двете страни на вратата посредством прилежащ орган за управление. След като вратата се отвори с този орган за управление, тя автоматично се затваря отново.

5. В непосредствена близост до електрическите врати се осигуряват локални енергийни акумулатори, които осигуряват задвижването на вратите при смущение в контролната система или в централното енергийно захранване, които осигуряват задвижването на вратите най-малко десет пъти (пълно отваряне и затваряне), като се използват прилежащите органи за управление.

6. Смущение в контролната система или в централното енергийно захранване на някоя врата не възпрепятства безопасната работата на останалите врати.

7. Резето на двукрилите врати, което е необходимо за пожароустойчивостта им, се активира автоматично от действието на вратите, когато системата ги освободи.

8. Вратите, осигуряващи пряк достъп до помещения от специална категория, които са с енергийно захранване и се затварят автоматично, не е необходимо да бъдат оборудвани със сигнализациите и с механизмите за дистанционно освобождаване съгласно 2 и 3.

9. Механизмите на локалната контролна система са достъпни за обслужване и регулиране.

10. Електрическите врати се оборудват с контролна система от одобрен тип, която се задейства в случай на пожар и отговаря на изискванията на Кодекса за прилагане на процедури за пожарни изпитания. Тази система отговаря на следните изисквания:

85

трябва да има най-малко два изхода, разположени възможно най-отдалечено един от друг, които водят към алтернативната безопасна зона. Осигуряват се аварийни маршрути, за да могат всички пътници и екипажа да бъдат безопасно евакуирани от алтернативната безопасна зона.

7.11.2 Не е необходимо плавателните съдове от категория А да се разделят на зони.

7.11.3 Пунктовете за управление, местата за съхранение на спасителните средства, аварийните изходи и местата за качване в спасителните съдове не се разполагат, доколкото е възможно, в близост до зони с висок или умерен риск от пожар.

7.12 Вентилация

Всяка безопасна зона в обществените помещения се обслужва от вентилационна система, независима от вентилационната система на която и да е друга зона. Вентилаторите на всяка зона в обществените помещения следва да могат да бъдат независимо контролирани от постоянно обслужван пункт за управление.

7.13 Стационарна спринклерна система

7.13.1 Обществените помещения и сервизните помещения, жилищните помещения на екипажа, в които има спални места, складовите помещения, различни от тези, в които има запалими течности, и подобни помещения се защитават с фиксирана спринклерна система, основана на стандарти, разработени от организацията. Ръчно задействаните спринклерни системи се разделят на секции с подходящ размер, а клапаните за всеки сектор, стартовият механизъм на спринклерните помпи и алармите могат да се задействат от две помещения, разположени колкото е възможно по-отдалечено едно от друго, едното от които е постоянно обслужван пункт за управление. При плавателни съдове от категория Б секция на системата не може да обслужва повече от една от зоните, посочени в 7.11.

7.13.2 Плановите на системата са показани във всяка работна станция. Трябва да се вземат подходящи мерки за отводняване на изпусканата вода при задействане на системата.

7.13.3 Плавателните съдове от категория А не е необходимо да отговарят на изискванията на 7.13.1 и 7.13.2, при условие че:

- пушенето не е разрешено;
- не са монтирани търговски складове, камбузи, сервизни помещения, ро-ро помещения и товарни помещения;
- максималният брой на превозваните пътници не надвишава 200; и
- продължителността на пътуването при експлоатационна скорост от пристанището на заминаване до местоназначението в напълно натоварено състояние не надвишава 2 часа.

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

7.14 Пунктове за управление

Пунктовете за управление, местата за съхранение на спасителните средства, аварийните маршрути и местата за качване в спасителните съдове се разполагат в близост до жилищните помещения на екипажа.

1.2 ботуши и ръкавици от гума или друг материал, който не е проводник на електричество;

1.3 твърда каска, осигуряваща ефективна защита срещу удар;

1.4 електрически фенер (ръчен фенер) от одобрен тип, който може да работи в продължителност на поне 3 часа; и

1.5 брадва.

2 Дихателен апарат от одобрен тип, който може да бъде:

2.1 димна каска или димна преграла, снабдени с подходяща въздушна помпа и дължина на въздушния маркуч, достатъчни да се достигне от откритата палуба, без локове или врати, до която и да е част от трюмовете или машинните отделения. Ако, за да се спазва настоящата точка, е необходим въздушен маркуч с дължина над 36 m, се доставя или осигурява допълнително автономен дихателен апарат, определен от Администрацията; или

2.2 автономен дихателен апарат със стъстен въздух, при който обемът на въздуха, съдържан в бутилките, е най-малко 1200 l, или друг автономен дихателен апарат, който може да функционира в продължение на поне 30 минути. На борда трябва да има няколко резервни зарядни устройства, подходящи за използване с предоставените апарати.

3 За всеки дихателен апарат се осигурява огнеупорно спасително въже с достатъчна дължина и здравина, което се прикачва със заключалка към ремъка на апарата или към друг отделен колан, за да се предотврати отделянето на кислородния апарат при използването на спасителното въже.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

7.11 Подредба

7.11.1 При плавателни съдове от категория Б обществените пространства се разделят на зони в съответствие със следното:

- 1 Плавателният съд се разделя на най-малко две зони. Средната дължина на всяка зона не трябва да надвишава 40 m.
- 2 За обитателите на всяка зона следва да има алтернативна безопасна зона, към която е възможно да се насочат в случай на пожар. Алтернативната безопасна зона се отделя от другите пътнически зони чрез димонепроницаеми отделения от незапалими материали или материали за ограничаване на пожари, простирани се от палуба до палуба. Алтернативната безопасна зона може да бъде друга пътническа зона. Алтернативните безопасни зони се измеряват на принципа едно лице на седалка и 0,35 m² на лице от нетната оставаша площ, като се вземе предвид максималният брой лица, които е предвидено да се разположат там в аварийни ситуации.
- 3 Алтернативната безопасна зона, доколкото е възможно, е разположена в близост до зоната за пътници, която е предназначена да обслужва. Всяка зона за пътници

7.15 Товарни помещения

Товарните помещения, с изключение на откритите палубни пространства или хладилните трюмове, се оборудват с одобрена автоматична система за откриване на дим, отговаряща на изискванията на 7.7.1, която указва в пункта за управление местоположението на огнището на пожара при всички нормални работни условия на инсталациите и е защитена с одобрена стационарна пожарогасителна система с бързо действие, отговаряща на изискванията на 7.7.3.2, която може да се задейства от пункта за управление.

7.16 Стационарна спринклерна система

7.16.1 Жилищните помещения на екипажа, в които са разположени спални места, с обща палубна площ, по-голяма от 50 m² (включително коридорите, обслужващи тези помещения), се защитават със стационарна спринклерна система, основана на стандарти, разработени от организацията.

7.16.2 Платовете на системата са показани във всяка работна станция. Трябва да се вземат подходящи мерки за отводняване на изпусканата вода при задействане на системата.

ЧАСТ D - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ И ТОВАРНИТЕ ПОМЕЩЕНИЯ, ПРЕДНАЗНАЧЕНИ ЗА ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ ТОВАРИ

7.17 Общи положения

7.17.1 В допълнение към спазването на изискванията на 7.15 за товарни плавателни съдове и изискванията на 7.8 за пътнически и товарни плавателни съдове, според случая, видовете плавателни съдове и товарните помещения, посочени в 7.17.2, предназначени за превоз на опасни товари, отговарят на изискванията на настоящия параграф, според случая, освен когато превозват опасни товари в ограничени количества, освен ако тези изисквания вече не са изпълнени чрез спазване на изискванията на други параграфи от настоящата глава. Видовете плавателни съдове и режимите на превоз на опасни товари са посочени в 7.17.2 и в таблица 7.17-1, където номерата в 7.17.2 са посочени в горния ред. Товарни плавателни съдове с брутен тонаж, по-малък от 500 брутo тона, построени на или след 1 юли 2002 г., са в съответствие с настоящия параграф, но Администрацията на държавата, под чието знаме плавателният съд има право да плава, може, след консултации с държавата на пристанището, да редуцира изискванията, като тези редуцирани изисквания се записват в документа за съответствие, посочен в 7.17.4.

7.17.2 Прилагане на таблици 7.17-1 и 7.17-2

Прилагането на таблици 7.17-1 и 7.17-2 се ръководи от следните видове плавателни съдове и товарни помещения:

1. плавателни съдове и товарни помещения, които не са специално предназначени за превоз на товари контейнери, но са предназначени за превоз на пакетирани опасни товари, включително товари в товарни контейнери и преносими цистерни;
2. специално конструирани контейнеровози и товарни помещения, предназначени за превоз на опасни товари в товарни контейнери и преносими цистерни;

3. плавателни съдове и ро-ро помещения, предназначени за превоз на опасни товари;

и

4. плавателни съдове и товарни помещения, предназначени за превоз на твърди опасни товари в насипно състояние.

7.17.3 Изисквания

Освен ако не е посочено друго, прилагането на таблици 7.17-1, 7.17-2 и 7.17-3 се ръководи от следните изисквания за складиране на опасни товари както „на палубата“, така и „под палубата“. Номерата на следващите подраздели са посочени в първата колона на горните таблици.

Таблица 7.17-2

Прилагане на изискванията на 7.17.3 за различни класове опасни товари за плавателни съдове и товарни помещения, превозващи твърди опасни товари в насипно състояние

Клас		4.1	4.2	4.3	5.1	6.1	8	9
Раздел								
7.17.3.1.1		X	X	-	X	-	-	X
7.17.3.1.2		X	X	-	X	-	-	X
7.17.3.2		X	X 4	X	X 5	-	-	X 5
7.17.3.4.1		-	X 4	X	-	-	-	-
7.17.3.4.2		X 6	X 4	X	X 4, 6	-	-	X 4, 6
7.17.3.4.3		X	X	X	X	X	X	X
7.17.3.6		X	X	X	X	X	X	X

ЗАБЕЛЕЖКИ:

- 3
- Опасностите на веществата от този клас, които могат да бъдат превозвани в насипно състояние, са такива, че Администрацията трябва да обърне специално внимание на конструкцията и оборудването на съответния плавателен съд в допълнение към изискванията, изброени в настоящата таблица.
- 4
- Прилага се само за кюспе от семе, съдържащо остатъци от екстракция с разтворител, за амониев нитрат и амониево-нитратни торове.
- 5
- Прилага се само за амониев нитрат и амониево-нитратни торове. Достатъчна е обаче степен на защита в съответствие със стандартите, съдържащи се в „Международна електротехническа комисия, публикация 79 - Електрически апарати за атмосфери с взривоопасни газове“.
- 6
- Необходими са само подходящи предпазни решетки от телена мрежа.

Таблица 7.17-1

Прилагане на изискванията на 7.17.3 за различните режими на превоз на опасни товари в плавателни съдове и товарни помещения

Раздел 7.17.2	Открити палуби от 1 до 4 включително	7.17.2.1	7.17.2.2	7.17.2.3		7.17.2.4
		Не са специално проектирани	Помещения за товарни контейнери	Ро-ро помещения	Открити ро-ро помещения	Твърди опасни товари в насипно състояние
Раздел 7.17.3						
7.17.3.1.1	X	X	X	X	X	За прилагане на изискванията на част D към различни класове опасни товари вижте таблица 7.17-2
7.17.3.1.2	X	X	X	X	X	
7.17.3.1.3	-	X	X	X	X	
7.17.3.1.4	-	X	X	X	X	
7.17.3.2	-	X	X	X	X	
7.17.3.3	-	X	X	X	-	
7.17.3.4.1	-	X	X 1	X	-	
7.17.3.4.2	-	X	X 1	X	-	
7.17.3.5	-	X	X	X	-	
7.17.3.6.1	X	X	X	X	X	
7.17.3.6.2	X	X	X	X	X	
7.17.3.7	X	X	-	-	X	
7.17.3.8.1	-	X	X	X	-	
7.17.3.8.2	-	-	-	X 2	X	
7.17.3.9	-	-	-	X	X	
7.17.3.10	X	-	-	X	X	

ЗАБЕЛЕЖКИ:

- 1
- За класове 4 и 5 1, неприложими за затворени товарни контейнери.
За класове 2, 3, 6.1 и 8, когато се превозват в затворени товарни контейнери, стелента на вентилация може да бъде намалена до не по-малко от две смени на въздух. За целите на настоящото изискване преносимата цистерна с затворен товарен контейнер.
- 2
- Прилага се само за ро-ро помещения, които не могат да бъдат изолирани.
X Когато в табличката фигурира „X“, това означава, че това изискване е приложимо за всички класове опасни товари, както са посочени в съответния ред на таблица 7.17-3, освен ако не посочено нещо различно в забележките.

Таблица 7.17-3

Прилагане на изискванията на раздел 7.17.3 за различни класове опасни товари, с изключение на твърди опасни товари в напипно състояние

Клас Раздел	1.1- 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2 течности ≤ 23°C _{liq}	3.3 течности >23°C _{liq} ≤ 61°C	4.1	4.2	4.3	5.1 ^a	5.2	6.1 течности >23°C _{liq}	6.1 течности >23°C _{liq} ≤ 61°C	6.1 твърди вещества	8 течности	8 течности ≤ 23°C _{liq}	8 течности >23°C _{liq} ≤ 61°C	8 твърди вещества	9
7.17.3.1.1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7.17.3.1.2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-
7.17.3.1.3	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.1.4	x	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.17.3.2	x	-	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-	x	-	-	-	x	-	-	-
7.17.3.3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	-	x	x	x	x	x	x	x	x	-
7.17.3.4.1	-	-	x	-	x	x	-	x7	x7	x	x7	-	-	x	x	x7	-	x	x	-
7.17.3.4.2	-	-	x	-	-	x	-	-	-	-	-	-	-	x	x	-	-	x	x	-
7.17.3.5	-	-	-	-	-	x	-	-	-	-	-	-	x	x	-	-	x	-	-	-
7.17.3.6	-	-	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7.17.3.7	-	-	-	-	-	x	x	x	x	x	-	-	x	x	-	-	x	x	-	-
7.17.3.8	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7.17.3.9	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7.17.3.10	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

ЗАБЕЛЕЖКИ:

7 Когато се изискват „механично вентилирани помещения“ от Международния кодекс за превоз на опасни товари по море, с измененията.

8 Във всички случаи да се складира на 3 m хоризонтално отстояние от границите на машинното отделение.

9 Вижте Международния кодекс за превоз на опасни товари по море.

10 Както е подходящо за превозваните стоки.

11 Вижте точка на възпламеняване.

7.17.3.1.1 Волоснабяване

7.17.3.1.1 Предприемат се мерки за незабавно осигуряване на вода от противопожарния тръбопровод с необходимото налягане чрез постоянно налягане или чрез подходящо разположени дистанционни пускови съоръжения за противопожарните помпи.

7.17.3.1.2 Достатъчно количество вода трябва да е достатъчно за захранване на четири дози с размери и налягане, посочени в 7.7.5, които могат да бъдат използвани във всяка част на товарното помещение, когато са празни. Това количество вода може да се използва и със сходни средства, приемливи за Администрацията.

7.17.3.1.3 Осигуряват се средства за ефективно охлаждане на определеното подпалубно товарно помещение с обилни количества вода чрез фиксирано разположени пръскащи дози или чрез наводняване на помещението с вода. За тази цел могат да се използват маркучи в малки товарни помещения и в малки зони на по-големи товарни помещения по преценка на Администрацията. Във всеки случай дренажните и помпените съоръжения са такива, че да предотвратяват натрупването на свободни повърхности. Ако това не е възможно, се взема предвид неблагоприятното въздействие върху устойчивостта на добавеното тегло и свободната повърхност на водата.

7.17.3.1.4 Изискванията на 7.17.3.1.3 по-горе могат да бъдат заменени с устройства за наводняване на определените подпалубни товарни помещения с подходящо вещество.

7.17.3.2 Източници на възпламеняване

Електрическото оборудване и окабеляването не се монтират в затворени товарни помещения, освен ако това е от съществено значение за целите на експлоатацията. Въпреки това, ако в такива помещения е монтирано електрическо оборудване, то трябва да бъде от сертифициран безопасен тип за употреба в опасни среди, на които може да бъде изложено, освен ако не е възможно да се изолира напълно електрическата система (чрез отстраняване на връзките в системата, различни от предпазители). Прорезите на кабелите на палубите и вертикалните преграти се херметизират срещу преминването на газ или пари. За прокараните кабели и кабелите в товарните помещения се осигурява защита срещу повреда от удар. Не се разрешава друго оборудване, което може да представлява възможен източник на възпламеняване на запалими пари.

7.17.3.3 Система за откриване

Затворените товарни помещения се оборудват с одобрена автоматична система за откриване на дим, отговаряща на изискванията на 7.7.1, или със система за откриване, която по преценка на Администрацията осигурява еквивалентна защита.

7.17.3.4 Вентилация

7.17.3.4.1 В затворените помещения се осигурява подходяща електрическа вентилация. Разположението на вентилацията е такова, че да осигурява най-малко шест смени на въздуха на час в товарното помещение на база празно помещение и отвеждане на парите от горните или долните части на помещението, в зависимост от случая.

7.17.3.4.2 Вентилаторите трябва да бъдат такива, че да се избягва възможността за възпламеняване на запалими смеси от газ и въздух. Над входните и изходните вентилационни отвори трябва да бъдат монтирани подходящи телени решетки.

7.17.3.10 Разделение между ро-ро пространствата и откритите палуби

Между ро-ро пространството и съседната открита палуба пространство се осигурява разделение. Разделението е такова, че да свежда до минимум преминаването на опасни пари и течности между тези помещения. Алтернативно, не е необходимо да се осигурява разделение, ако ро-ро пространството напълно отговаря на изискванията за ро-ро пространствата в част D. Въпреки това разделение е необходимо, когато превозваните опасни товари се натоварват само на откритата палуба.

7.17.4 Документ за съответствие

Администрацията предоставя на плавателния съд подходящ документ като доказателство за съответствието на конструкцията и оборудването с изискванията на настоящата част D.

ГЛАВА 8

СПАСИТЕЛНИ СРЕДСТВА И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

8.1 Общи положения и дефиниции

8.1.1 Спасителните средства и приспособления са предназначени за напускане на плавателния съд в съответствие с изискванията на 4.7 и 4.8.

8.1.2 Освен ако в настоящия Кодекс не е предвидено друго, спасителните средства и приспособления, изисквани по силата на настоящата глава, отговарят на подробните спецификации, определени в глава III от Конвенцията и Международния кодекс за спасителни средства, и подлежат на одобрение от Администрацията.

8.1.3 Преди одобрението на спасителните средства и приспособления Администрацията следва да се увери, че тези спасителни средства и приспособления:

- .1 се изпитват, за да се потвърди, че отговарят на изискванията на настоящата глава в съответствие с препоръките на организацията; или
- .2 са преминали успешно, в съответствие с изискванията на Администрацията, изпитвания, които по същество са еквивалентни на посочените в настоящите препоръки.

8.1.4 Преди да даде одобрение за нови спасителни средства и приспособления, Администрацията следва да се увери, че тези средства и приспособления:

- .1 осигуряват стандарти за безопасност, които са най-малкото еквивалентни на изискванията на настоящата глава и са оценени и изпитани в съответствие с препоръките на Организацията; или
- .2 са преминали успешно, в съответствие с изискванията на Администрацията, оценки и изпитвания, които по същество са еквивалентни на настоящите препоръки.

8.1.5 Преди приемането на спасителни средства и приспособления, които не са били предварително одобрени от Администрацията, последната се уверява, че спасителните средства и приспособления отговарят на изискванията на настоящата глава.

95

7.17.3.4.3 Естествена вентилация се осигурява в затворени помещения, предназначени за превоз на твърди опасни товари в насипно състояние, когато няма възможност за механична вентилация.

7.17.3.5 Изпомпване в трюма

Когато е предназначена за пренасяне на запалими или токсични течности в затворени помещения, помпената система в трюма е проектирана така, че да не позволява неволно изпомпване на такива течности през тръбопроводи или помпи на машинното отделение. Когато се пренасят големи количества от тези течности, се обръща внимание на осигуряването на допълнителни средства за дренаж на тези помещения.

7.17.3.6 Защита на персонала

7.17.3.6.1 В допълнение към пожарникарските екипировки, изисквани съгласно точка 7.10, се осигуряват четири комплекта пълно защитно облекло, устойчиво на химическо въздействие. Защитното облекло трябва да покрива цялата площ на кожата, така че нито една част от тялото да не остане незащитена.

7.17.3.6.2 Осигуряват се най-малко два автономни дихателни апарата в допълнение към тези, изисквани съгласно 7.10.

7.17.3.7 Преносими пожарогасители

За товарните помещения се осигуряват преносими пожарогасители с общ капацитет най-малко 12 kg сух прах или еквивалент. Тези пожарогасители са в допълнение към всички преносими пожарогасители, които се изискват от други разпоредби на настоящата глава.

7.17.3.8 Стационарна пожарогасителна система

7.17.3.8.1 Товарните помещения, с изключение на откритите палуби, се оборудват с одобрена стационарна пожарогасителна система, отговаряща на изискванията на 7.7.3, или с пожарогасителна система, която по преценка на Администрацията осигурява еквивалентна защита за превозвания товар.

7.17.3.8.2 Всяко открито ро-ро помещение с палуба над него и всяко ро-ро помещение, което не може да бъде херметизирано, се оборудва с одобрена стационарна система за разпръскване на вода под налягане с ръчно управление, която предпазва всички части на палубите и платформите за превозни средства в това помещение, с изключение на това, че Администрацията може да разреши използването на всяка друга стационарна пожарогасителна система, за която е доказано на базата на пълномасшабно изпитване, че е не по-малко ефективна. Във всеки случай дренажните и помпените съоръжения са такива, че да предотвратят натрупването на свободни повърхности. Ако това не е възможно, неблагоприятното въздействие върху устойчивостта на добавеното тегло и свободната повърхност на водата се взема предвид до степеня, която Администрацията счита за необходима при одобряването на информацията за устойчивостта.

7.17.3.9 Разделение между ро-ро пространствата и откритите ро-ро пространства

Между ро-ро пространството и съседното открито ро-ро пространство се осигурява разделение. Разделението е такова, че да свежда до минимум преминаването на опасни пари и течности между тези помещения. Като алтернатива, такова разделение не е необходимо, ако и двете помещения напълно отговарят на изискванията за ро-ро пространства в част D.

94

прехвърляне на голям брой лица от пункт за качване на борда чрез преминване към плаваща платформа за последващо качване в свързани спасителни съдове или директно в свързани спасителни съдове.

11. „Ново спасително средство или приспособление“ е спасително средство или приспособление с нови характеристики, които не са напълно обхванати от разпоредбите на настоящата глава, но които осигуряват равен или по-висок стандарт на безопасност.
12. „Дежурна лодка“ е лодка, предназначена за оказване на помощ и спасяване на хора в беда и за навигиране на спасителни съдове.
13. „Изтеглине“ е безопасното спасяване на оцелелите лица.
14. „Светлоотразителен материал“ е материал, който отразява в противоположна посока насочен към него светлинен лъч.
15. „Спасителен съд“ е плавателен съд, способен да поддържа безопасността на хора в беда от момента на напускане на плавателния съд.
16. „Предпазно термо средство“ е чанта или костюм от водоустойчив материал с ниска топлопроводимост.

8.2 Комunikации

8.2.1 Плавателните съдове се оборудват със следните радиоспасителни средства:

1. на всеки пътнически високоскоростен плавателен съд и на всеки товарен високоскоростен плавателен съд с брутен тонаж, равен или по-голям от 500 брутo тона, се осигуряват най-малко три двупосочни УКВ радиотелефонни апарати. Тези апарати съответстват на стандарти за функциониране, които са поне толкова стриктни, колкото са тези, приети от Организацията;
 2. от всяка страна на всеки пътнически високоскоростен плавателен съд и на всеки товарен високоскоростен плавателен съд с брутен тонаж, равен или по-голям от 500 брутo тона, се пренася най-малко един радиарен транспондер. Този радиарен транспондер съответства на стандарти за функциониране, които са поне толкова стриктни, колкото са тези, приети от Организацията. Радиарните транспондери се съхраняват на такива места, че да могат бързо да бъдат поставени във всеки от спасителните плотове. Като алтернатива във всеки спасителен съд се съхранява по един радиарен транспондер.
- 8.2.2 Плавателните съдове се оборудват със следните бордови комуникационни и алармени системи:

1. аварийни средства, включващи неподвижно или преносимо оборудване или и двете за двупосочна комуникация между пунктовете за аварийно управление, пунктовете за събиране и качване и стратегическите позиции на борда;
2. система за обща сигнализация в аварийни ситуации, съответстваща на изискванията на параграф 7.2.1 от Международния кодекс за спасителни средства, която се използва за призоваване на пътниците и екипажа в

97

8.1.6 Освен ако в настоящия Кодекс не е предвидено друго, спасителните средства, изисквани по силата на настоящата глава, за които в Международния кодекс за спасителни средства не са включени подробни спецификации, отговарят на изискванията на Администрацията.

8.1.7 Администрацията изисква спасителните средства да бъдат подложени на такива производствени изпитвания, каквито са необходими, за да се гарантира, че те са произведени на базата на същия стандарт като одобрените прототипи.

8.1.8 Пропеdurите, приети от Администрацията за одобрение, включват и условията, при които одобрението ще продължи да бъде валидно или ще бъде оттеглeно.

8.1.9 Администрацията определя срока на приемливост на спасителните средства, чиито качества се влошават с възрастта. Тези спасителни средства се маркират със средство за определяне на тяхната възраст или с датата, на която следва да се заменят.

8.1.10 За целите на настоящата глава, освен ако изрично не е предвидено друго:

1. „Откриване“ е определянето на местоположението на оцелелите лица или на спасителните съдове.
2. „Сълба за качване“ е сълбата, осигурена на пунктовете за качване в спасителните съдове, за да се осигури безопасен достъп до спасителните съдове след спускането им.
3. „Пункт за качване“ е мястото, от което лицата се качват в спасителния съд. Пунктът за качване може също да служи като сборен пункт, при условие че има достатъчно място и дейността на сборния пункт могат безопасно да се извършват там.
4. „Спускане за свободно плаване“ е този метод за спускане на спасителен съд, при който плавателният съд автоматично се освобождава от потъващия плавателен съд и е готов за използване.
5. „Спускане със свободно падане“ е този метод за спускане на спасителен съд, при който плавателният съд с напълно окомплектован екипаж и оборудване на борда се освобождава и пада свободно в морето без никакви ограничителни средства.
6. „Водолазен костюм“ е защитен костюм, който намалява топлинните загуби на тялото на човек, който го носи в студена вода.
7. „Надуваем уред“ е уред, чиято плаваемост зависи от неподвижни газови камери и който обикновено се държи ненадут до момента, в който е готов за употреба.
8. „Надуваем уред“ е уред, чиято плаваемост зависи от неподвижни газови и който обикновено се поддържа надут и готов за употреба по всяко време.
9. „Устройство или съоръжение за спускане на вода“ е средство за безопасно прехвърляне на спасителен съд или дежурна лодка от мястото им за съхранение във водата.
10. „Система за морска евакуация“ е уред, предназначен за бързо

96

4. всички спасителни жилетки са снабдени с лампа, която отговаря на изискванията на параграф 2.2.3 от Международния кодекс за спасителни средства.

8.3.6 Спасителните жилетки се разполагат така, че да са леснодостъпни и местата им да са ясно обозначени.

8.3.7 Следва да се осигури водолазен костюм с подходящ размер, отговарящ на изискванията на параграф 2.3 от Международния кодекс за спасителни средства за всички лица, назначени за екипаж на дежурната лодка.

8.3.8 Следва да се осигури водолазен костюм или предпазен костюм за всеки член на екипажа, нагворен в екипажния списък със задължения като част от спасителна група за качване на пътници в спасителни съдове. Тези водолазни или предпазни костюми не са необходими, ако плавателният съд е постоянно ангажиран с пътувания в зони с топъл климат, където по мнението на Администрацията тези костюми не са необходими.

8.4 Разписване при тревога, инструкции и ръководства за спешни случаи

8.4.1 Ясни инструкции, които да бъдат следвани в аварийна ситуация, се предоставят на всяко лице на борда.

8.4.2 Екипажния списък, отговарящи на изискванията на правило III/37 от Конвенцията, се излагат на видни места в целия плавателен съд, включително контролното отделение, машинното отделение и жилищните помещения на екипажа.

8.4.3 Илюстрации и инструкции на съответните езици и се излагат в обществените помещения и на видно място при сборните пунктове, в другите пътнически помещения и в близост до всяка седалка, за да информират пътниците за:

1. техния сборен пункт;
2. най-важните действия, които да предприемат в случай на авария; и
3. начина на обличане на спасителните жилетки.

8.4.4 Всеки пътнически плавателен съд разполага със сборни пунктове за пътниците:

1. в близост до пунктовете за качване и които осигуряват лесен достъп на всички пътници до тях, освен ако се намират на едно и също място; и
 2. които имат достатъчно място за наставяване и инструктаж на пътниците.
- 8.4.5 Във всяка столова и зала за почивка на екипажа се осигурява наръчник за обучение, който отговаря на изискванията на 18.2.3.

8.5 Инструкции за експлоатация

В или в близост до спасителните съдове и контролните органи за тяхното спускане се поставят плакати или табели, които:

1. илюстрират предназначението на контролните органи и процедурите за работа с тях и дават съответните инструкции или предупреждения;

99

сборните пунктове и за иницииране на дейностите, включени в екипажния списък. Системата се допълва от високоговорителна уредба, отговаряща на изискванията на параграф 7.2.2 от Кодекса за спасителните средства, или от други подходящи средства за комуникация. Системите трябва да могат да се управляват от работното отделение.

8.2.3 Оборудване за сигнализация

8.2.3.1 Всички плавателни съдове се оборудват с преносима дневна сигнална лампа, която може да се използва в работното отделение по всяко време и която е независима от основния източник на електрозахранване на плавателния съд.

8.2.3.2 Плавателните съдове се оборудват с не по-малко от 12 сигнални ракети тип „парашут“, отговарящи на изискванията на параграф 3.1 от Международния кодекс за спасителни средства, които се съхраняват във или в близост до работното отделение.

8.3 Лични спасителни средства

8.3.1 Когато пътниците или екипажът имат достъп до открити палуби при нормални експлоатационни условия, се осигурява най-малко по един спасителен пояс от всяка страна на плавателния съд, който може бързо да се освободи от контролното отделение и от място на или в близост до мястото на съхранение, със самоактивираща се светлина и самоактивиращ се димен сигнал. Разположението и обезопасяването на самоактивираща се димен сигнал трябва да бъдат такива, че да не може да се освобождава или задейства единствено от ускоренията, предизвикани от сблъсъци или удар в бряг.

8.3.2 В близост до всеки нормален изход от плавателния съд и на всяка открит палуба, до която пътниците и екипажът имат достъп, се осигурява най-малко един спасителен пояс, при условие че са инсталирани най-малко два.

8.3.3 Спасителните пояси, монтирани в близост до всеки нормален изход от плавателния съд, трябва да бъдат снабдени със спасителни въжета с дължина най-малко 30 m.

8.3.4 Не по-малко от половината от общия брой спасителни пояси следва да бъдат оборудвани със самоактивиращи се светлини. Спасителните пояси със самоактивиращи се светлини обаче не включват тези с въжета съгласно 8.3.3.

8.3.5 За всяко лице на борда на плавателния съд се осигурява спасителна жилетка, отговаряща на изискванията на параграфи 2.2.1 или 2.2.2 от Международния кодекс за спасителни средства, и освен това:

1. трябва да се осигурят спасителни жилетки, подходящи за деца, на брой поне 10% от броя на пътниците на борда или достатъчна бройка, за да може да се предостави спасителна жилетка на всяко дете;
2. всеки пътнически плавателен съд разполага със спасителни жилетки за не по-малко от 5% от общия брой лица на борда. Тези спасителни жилетки се съхраняват на видни места на палубата или в сборните пунктове;
3. следва да се осигурят достатъчно на брой спасителни жилетки за хората на вахта и за използване в отдалечените зони на спасителните съдове и дежурните лодки; и

98

2. се забелязват лесно при условия на аварийно осветление; и
3. използват символи в съответствие с препоръките на Организацията.

8.6 Разположение на спасителни съдове

8.6.1 Спасителните съдове се съхраняват отван и възможно най-близо до пунктовете за настаняване и качване на пътниците. Разположението е такова, че всеки спасителен съд да може да бъде спуснат по безопасен начин на вода и да остане закрепен за плавателния съд по време на и след процедурата по спускане. Дължината на обезопасителните въжета и разположението на въжетата за притягане са такива, че да поддържат спасителните съдове в подходящо положение за качване. Администрацията може да разреши използването на регулируеми въжета за обезопасяване и/или притягане при изходите, където се няколко спасителни съда. Обезопасителните приспособления за всички обезопасителни и притягащи въжета трябва да бъдат достатъчно здрави, за да задържат спасителните съдове на място по време на евакуацията.

8.6.2 Спасителните съдове са разположени по такъв начин, че да е възможно обслужването им от техните обезопасителни приспособления при или в близост до мястото им на съхранение на плавателния съд и от място във или близо до работното отделение.

8.6.3 Доколкото е възможно, спасителните съдове се разпределят по такъв начин, че да има еднакъв капацитет от двете страни на плавателния съд.

8.6.4 Процедурата за спускане на надуваеми спасителни плотове, доколкото е възможно, започва с надуване. Когато не е възможно да се осигури автоматично надуване на спасителните плотове (например, когато спасителните плотове са свързани със система за морска евакуация), плавателният съд трябва да може да бъде евакуиран в срока, посочен в 4.8.1.

8.6.5 Спасителните съдове следва да могат да бъдат спускани и качвани от определените пунктове за качване във всякакви експлоатационни условия, а също и във всякакви условия на наводняване след повреда до степента, посочена в глава 2.

8.6.6 Разположението на пунктовете за спускане на спасителни съдове осигурява безопасното им спускане, като се взема предвид отстоянието от гребния винт или водна струя и стръмните надвиснали части на корпуса.

8.6.7 По време на подготовката и спускането спасителните съдове и водната зона, в която ще бъдат спуснати, се осветяват по подходящ начин от осветлението, осигурено от основните и аварийните източници на електрическа енергия, предвидени в глава 12.

8.6.8 Осигуряват се средства за предотвратяване на всяко разливане на вода в спасителния съд при спускане.

8.6.9 Всеки спасителен съд се съхранява:

1. по начин, че нито спасителният съд, нито съоръженията за неговото съхраняване да пречат на ползването на всеки друг спасителен съд или дежурна лодка във всеки друг пункт за спускане;
2. в състояние на постоянна готовност;

3. напълно оборудван; и
4. доколкото е възможно, на сигурно място, защитено срещу повреди, причинени от пожар и експлозия.

8.6.10 Всеки спасителен плот се съхранява с въжето за неговото завързване, постоянно прикрепено към плавателния съд, и с приспособление за свободно плаване, отговарящо на изискванията на параграф 4.1.6 от Международния кодекс за спасителни средства, така че, доколкото е възможно, спасителният плот да плава свободно и, ако е надуваем, да се напълва автоматично при потъване на високоскоростния плавателен съд.

8.6.11 Дежурните лодки се съхраняват:

1. в състояние на постоянна готовност за спускане за не повече от 5 минути;
2. в подходящо положение за спускане и прибиране; и
3. по такъв начин, че нито дежурната лодка, нито приспособленията за нейното съхраняване да не възпрепятстват операциите по спускането на другите спасителни съдове на други пунктове за спускане.

8.6.12 Дежурните лодки и спасителните съдове се обезопасяват и закрепват към палубата така, че да издържат най-малко на натоварванията, които е вероятно да възникнат в резултат на определен хоризонтален сблъсък за реалния плавателен съд и вертикалното проектно натоварване на мястото на съхранение.

8.7 Мерки за качване на борда на спасителни съдове и дежурни лодки и приспособления за прибирането им

8.7.1 Станциите за качване следва да бъдат леснодостъпни от жилищните и работните помещения. Ако определените сборни пунктове са различни от пътническите помещения, сборните пунктове следва да бъдат леснодостъпни от пътническите помещения, а пунктовете за качване - от сборните пунктове.

8.7.2 Евакуационните маршрути, изходите и местата за качване отговарят на изискванията на 4.7.

8.7.3 Пасажите, стълбищата и изходите, даващи достъп до сборните пунктове и пунктовете за качване, се осветяват по подходящ начин с осветление, осигурено от основните и аварийните източници на електроенергия, предвидени в глава 12.

8.7.4 Когато не са монтирани спасителни съдове, спускани с лодка, се осигуряват система за морска евакуация или еквивалентни средства за евакуация, за да се избегне влизането на лица във водата за качване на борда на спасителните съдове. Тази система за морска евакуация или еквивалентните средства за евакуация трябва да бъдат проектирани така, че да позволяват на лицата да се качват на борда на спасителните съдове при всякакви експлоатационни условия, както и при всякакви условия на наводняване след повреда до степента, посочена в глава 2.

8.7.5 Когато, при спазване условията за качване в спасителните съдове и дежурните лодки при атмосферните условия, при които на плавателния съд е разрешено да работи, и при всички предписани условия на надлъжен или страничен наклон при всички състояния без повреда или при описаните повреди, свободното разстояние на борда между определената позиция за качване и водолинията е не повече от 1,5 m. Администрацията може да одобри система, при която лицата се качват директно в

8.9.3 Поддръжка на фаловете

8.9.3.1 Фаловете, използвани при спускане на вода, се обръщат край към край през интервали от не повече от 30 месеца и се подновяват при необходимост поради влошаване на фаловете или през интервали от не повече от пет години, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.

8.9.3.2 Администрацията може да приеме вместо „край към край“, съгласно 8.9.3.1, периодични проверки на фаловете и тяхното подновяване, когато е необходимо поради влошаване или през интервали от не повече от четири години, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано.

8.9.4 Резервни части и оборудване за ремонт

Осигуряват се резервни части и ремонтно оборудване за спасителните средства и техните компоненти, които са подложени на прекомерно износване или употреба и трябва да бъдат редовно подменяни.

8.9.5 Седмична проверка

Ежеседмично се провеждат следните изпитвания и проверки:

1. всички спасителни съдове, дежурни лодки и спускателни съоръжения се проверяват визуално, за да се гарантира, че са готови за употреба;
2. всички двигатели в дежурните лодки се изпробват с движение напред и назад за общ период от не по-малко от 3 минути, при условие че околната температура е над минималната температура, необходима за стартиране и работа на двигателя. В рамките на този период следва да се докаже, че скоростната кутия и предаването работят задоволително. Ако специалните характеристики на извънбордов двигател, монтиран на дежурна лодка, не позволяват тя да се движи, освен с вилто, потопено за период от 3 минути, той трябва да бъде тестван в рамките на периода от време, предписан в наръчника на производителя; и
3. изпитва се системата за обща сигнализация в аварийни ситуации.

8.9.6 Месечни проверки

Проверката на спасителните средства, включително оборудването на спасителните съдове, се извършва ежесмесно, като се използва контролният списък, изисван съгласно правило III/36.1 от Конвенцията, за да се гарантира, че то е пълно и в добро състояние. В бордовия дневник се вписва доклад от проверката.

8.9.7 Обслужване на надуваеми спасителни плотове, надуваеми спасителни жилетки, морски евакуационни системи и напомпани дежурни лодки

Всички надуваем спасителен плот, надуваема спасителна жилетка и морска евакуационна система се обслужват:

1. през интервали, ненадвишаващи 12 месеца, на ако това е практически невъзможно, Администрацията може да удължи този срок с един месец;
2. в одобрена обслужваща станция, която е компетентна да ги обслужва,

103

спасителните плотове.

8.7.6 Приспособленията за качване в дежурните лодки са такива, че на борда на дежурните лодки да могат да се качват лица и те да се спускат директно от мястото за съхранение и да се прибират бързо, когато са напълно окомплектовани с екипаж и оборудване.

8.7.7 Системите за спускане на дежурни лодки на плавателни съдове от категория Б могат да са базирани на електрозахранване от електрозахранването на плавателния съд при следните условия:

1. лодбалката или кранът се захранва с енергия от 2 източника във всяко независимо машинно отделение;
2. лодбалката или кранът отговаря на изискванияте скорости на спускане и повдигане, когато се използва само един източник на енергия; и
3. не е необходимо лодбалката или кранът да се задействат от място в спасителната лодка.

8.7.8 При многокорпусни плавателни съдове с малък ъгъл на страничен и надлъжен наклон HL, проектите ъгли в параграф 6.1 от Международния кодекс за спасителни средства могат да се променят от 20°/10° на максималните ъгли, изчислени в съответствие с приложение 7, включително лоста за накланяне HL₂, НТ₁, HL₃ или HL₄.

8.7.9 Лодбалките или крановете на дежурните лодки могат да бъдат проектирани за спускане и прибиране на лодката с 3 лица само при условие че от всяка страна има допълнително оборудване за качване на борда в съответствие със 8.7.5.

8.7.10 Във всеки пункт за качване от системата за морска евакуация се осигурява предпазен нож.

8.8 Устройство за хвърляне на въже

Осигурява се устройство за хвърляне на въже, отговарящо на изискванията на параграф 7.1 от Международния кодекс за спасителни средства.

8.9 Оперативна готовност, поддръжка и проверки

8.9.1 Оперативна готовност

Преди плавателният съд да напусне пристанището и по време на пътуването всички спасителни средства са в изрядно състояние и са в готовност за незабавно ползване.

8.9.2 Поддръжка

8.9.2.1 Осигуряват се инструкции за бордова поддръжка на спасителните средства, отговарящи на изискванията на правило III/36 от Конвенцията, като се извършва и съответната поддръжка.

8.9.2.2 Администрацията може да приеме, вместо инструкциите, изисквани по силата на 8.9.2.1, програма за планово техническо обслужване на борда на кораба, която включва изискванията на правило III/36 от Конвенцията.

102

Спускателните съоръжения:

- .1 се обслужват през препоръчителни интервали в съответствие с инструкциите за бордова поддръжка, както се изисква от правило III/36 на Конвенцията;
- .2 се подлагат на обстоен преглед през интервали, ненадвишаващи 5 години; и
- .3 след приключване на прегледа по .2 се подлагат на изпитване при динамично натоварване на спирката на лебедката в съответствие с параграф 6.1.2.5.2 от Международния кодекс за спасителни средства.

8.10 Спасителни съдове и дежурни лодки

8.10.1 Венчки плавателни съдове трябва да разполагат със:

- .1 спасителни съдове с достатъчен капацитет, в които ще се помещават не по-малко от 100% от общия брой лица, които плавателният съд е сертифициран да превозва, под условията, че се превозват най-малко два такива спасителни съда;
- .2 в допълнение, спасителни съдове с достатъчен общ капацитет, за да поберат не по-малко от 10% от общия брой лица, които плавателният съд е сертифициран да превозва;
- .3 достатъчно спасителни съдове, за да поберат общия брой лица, които плавателният съд е сертифициран да превозва, дори в случай че всички спасителни съдове от едната страна на централната линия на плавателния съд и в рамките на надлъжното измерение на повредата, определено в 2.6.7.1, се считат за загубени или нетодни за експлоатация;
- .4 най-малко една дежурна лодка за изваждане на лица от водата, но не по-малко от една такава лодка от всяка страна, когато плавателният съд е лицензиран да превозва повече от 450 пътници;
- .5 плавателен съд с дължина, по-малка от 30 m, може да бъде освободен от задължението да превозва дежурна лодка, при условие че отговаря на всяко от следните изисквания:
 - .5.1 плавателният съд е пригоден за спасяване на човек в беда, който да бъде изваден от водата;
 - .5.2 спасяването на човек в беда може да бъде наблюдавано от штурманския мостик; и
 - .5.3 плавателният съд е достатъчно маневрен, за да се приближи и спаси хора при най-неблагоприятните предвидени условия.
- .6 независимо от разпоредбите на .4 и .5 по-горе, плавателните съдове превозват достатъчно на брой дежурни лодки, за да се гарантира, че при напускане на общия брой лица, които плавателният съд е сертифициран да превозва:

105

поддържа подходящи сервизни съоръжения и използва само подходящо обучен персонал.

8.9.8 Ротационно използване на системите за морска евакуация

В допълнение или във връзка с интервалите на обслужване за морска евакуация, изисквани съгласно 8.9.7, всяка система за морска евакуация се използва от плавателния съд на ротационен принцип през интервали, съгласувани с Администрацията, под условие, че всяка система се използва най-малко веднъж на всеки шест години.

8.9.9 Администрацията, която одобрява нови надуваеми спасителни плотове съгласно 8.1, може да разреши удължаване на интервалите на обслужване при следните условия:

- .1 Новите спасителни плотове поддържат същия стандарт, както се изисква от процедурата за изпитване, по време на удължените интервали на обслужване.
- .2 Системата на спасителните плотове се проверява на борда от сертифициран персонал в съответствие с параграф 8.9.7.
- .3 Обслужването през интервали, ненадвишаващи пет години, се извършва в съответствие с препоръките на Организацията.

8.9.10 Венчки ремонти и поддръжка на напомагните дежурни лодки се извършват в съответствие с инструкциите на производителя. Аварийни ремонти могат да се извършват на борда на плавателния съд, но постоянните ремонти се извършват в одобрена станция за обслужване.

8.9.11 Администрацията, която разрешава удължаване на интервалите на обслужване на спасителните плотове в съответствие с 8.9.9, уведомява Организацията за това си действие в съответствие с правило I/5(b) на Конвенцията.

8.9.12 Периодично обслужване на хидростатични разединители

Хидростатичните разединители се обслужват:

- .1 през интервали, ненадвишаващи 12 месеца, на ако това е практически невъзможно. Администрацията може да удължи този срок с един месец;
- .2 в обслужваща станция, която е компетентна да ги обслужва, поддържа подходящи сервизни съоръжения и използва само подходящо обучен персонал.

8.9.13 Маркиране на местата за съхранение

Контейнерите, скобите, рейките и други подобни места за съхранение на спасителното оборудване се маркират със символи в съответствие с препоръките на Организацията, като се посочват устройствата, съхранявани на това място за тази цел. Ако на това място се съхранява повече от едно устройство, се посочва и броят на устройствата.

8.9.14 Периодично обслужване на спускателните съоръжения

104

9.1.4 Осигуряват се средства за поддържане или възстановяване на нормалното функциониране на двигателния механизъм дори в случай, че единият от основните спомогателни механизми откаже. Необходимо е да се обърне специално внимание на повредите на:

- 1 генераторния агрегат, който служи като основен източник на електрозахранване;
- 2 системите за подаване на течно гориво към двигателите;
- 3 източниците на налягането на смазочното масло;
- 4 източниците на налягането на водата;
- 5 въздушен компресор и приемник за целите на задействане или управление; и
- 6 хидравличните, пневматичните или електрическите средства за управление на главния задвижващ механизъм, включително вилглата с управляем наклон.

Въпреки това, като се вземат предвид общите съображения за безопасност, може да се приеме частично намаляване на задвижващия капацитет в сравнение с нормалната работа.

9.1.5 Осигуряват се механизми за включване на двигателя при състояние на покой без външна помощ.

9.1.6 Всички части на машините, хидравличните, пневматичните и другите системи и свързаните с тях устройства, които са под вътрешно налягане, се подлагат на подходящи изпитвания, включително изпитване под налягане, преди да бъдат пуснати в експлоатация за първи път.

9.1.7 Предвиждат се мерки за улесняване на почистването, проверката и поддръжката на основното задвижване и спомогателните машини, включително котлите и съдовете под налягане.

9.1.8 Надеждността на машините, инсталирани в плавателния съд, трябва да съответства на предназначението им.

9.1.9 Администрацията може да приеме машини, които не са в пълно съответствие с Кодекса, ако са функционално удовлетворително при сходно приложение, при условие че е изпълнено следното:

- 1 проектирането, конструирането, изпитването, инсталирането и предписаната поддръжка са подходящи за използването им в морска среда; и
- 2 постигнато е еквивалентно ниво на безопасност.

9.1.10 Анализът на характера и последствията от неизправностите включва машинните системи и свързаните с тях органи за управление.

9.1.11 Производителите предоставят необходимата информация, за да се гарантира, че машините могат да бъдат инсталирани правилно във връзка с фактори като работни

107

6.1 не повече от девет от спасителните плотове, посочени в 8.10.1.1, се направляват от всяка дежурна лодка; или

6.2 ако Администрацията е убедена, че дежурните лодки могат да теглят едновременно два такива спасителни плота, не повече от 12 от спасителните плотове, посочени в 8.10.1.1, се направляват от всяка дежурна лодка; и

6.3 плавателният съд може да бъде евакуиран в срока, посочен в 4.8.

8.10.2 Когато Администрацията съчете за целесъобразно, с оглед на защитения характер на пътуванията и подходящите климатични условия в предвидената зона на експлоатация, Администрацията може да разреши използването на открити надуваеми двустранни спасителни плотове, отговарящи на изискванията на приложение 11 за плавателните съдове от категория А като алтернатива на спасителните плотове, отговарящи на изискванията на параграф 4.2 или 4.3 от Международния кодекс за спасителни средства.

8.11 Зони за кацане на хеликоптери

Плавателните съдове, извършващи пътувания с продължителност 2 часа или повече между всяко пристанище на акостиране, се оборудват със зона за кацане на хеликоптери, одобрена от Администрацията, като се вземат предвид препоръките, приети от организацията.

ГЛАВА 9

ДВИГАТЕЛИ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1 Общи положения

9.1.1 Двигателите, съответните триболоводни системи и принадлежности, свързани с главните двигатели и спомогателните захранващи блокове са с такъв дизайн и конструкция, които са подходящи за предназначението им, и се инсталират и предпазват по начин, при който се намалява до минимум всякаква опасност за лицата на борда, като се вземат предвид и движещите се части, горещите повърхности и всякакви други опасности. При проектирането трябва да отчитат материалите, използвани за конструкцията, целта, за която е предназначено оборудването, работните условия, при които то ще бъде работи, и условията на околната среда на борда.

9.1.2 Венчки повърхности с температури над 220°C, върху които може да попадат запалими течности в резултат на повреда на системата, се изолират. Изоляцията трябва да е непроницаема за запалими течности и пари.

9.1.3 Специално внимание се обръща на надеждността на отделните основни задвижващи компоненти и може да е необходим отделен източник на задвижваща мощност, достатъчна да осигури скорост на движение на плавателния съд, особено в случаите на нестандартни приспособления.

106

9.2.4 Основните компоненти на двигателя трябва да са с достатъчна якост, за да издържат на топлинните и динамичните условия на нормалната работа. Двигателът не трябва да се поврежда от ограничена работа при скорост или при температури, надвишаващи нормалните стойности, а само в рамките на обхвата на защитните устройства.

9.2.5 Конструкцията на двигателя е такава, че да свежда до минимум риска от пожар или експлозия и да позволява спазването на изискванията за противопожарна безопасност по глава 7.

9.2.6 Предприемат се мерки за отвеждане на излишното гориво и масло на безопасно място, за да се избегне опасност от пожар.

9.2.7 Вземат се мерки, за да се гарантира, че когато е практически възможно, неизправността на задвижването от двигателя системи няма да засегне целостта на основните компоненти.

9.2.8 Вентилационните приспособления в машинните отделения следва да бъдат подходящи за всички очаквани работни условия. Когато е целесъобразно, приспособленията следва да гарантират, че затворените отделения на двигателя са принудително вентилирани към атмосферата, преди двигателят да може да бъде стартиран.

9.2.9 Венчки двигатели се инсталират така, че да се избегнат прекомерни вибрации на плавателния съд.

9.3 Газови турбини

9.3.1 Газовите турбини трябва да бъдат проектирани да работят в морска среда и да не се подлагат на пренапрежение или опасна неустойчивост в рамките на целия си работен диапазон до одобрената максимална постоянна скорост. Турбинната инсталация трябва да бъде разположена така, че да гарантира, че турбината не може да работи непрекъснато в рамките на който и да е диапазон от скорости, в който могат да възникнат прекомерни вибрации, спирание или пренапрежение.

9.3.2 Газовите турбини се проектират и инсталират така, че всяко евентуално пропускане на вода в компресора или турбинните лопатки да не поставя в опасност плавателния съд, другите машини, пътниците в плавателния съд или други лица.

9.3.3 Изискванията на 9.2.6 се прилагат за газовите турбини във връзка с горивото, което може да достигне вътрешността на струйните тръбопроводи или изпускателната система след неправилно пускане или след спиране.

9.3.4 Турбините се предпазват, доколкото е възможно, срещу риска от повреда при поемане на замърсители от работната среда. Предоставя се информация относно препоръчителната максимална концентрация на замърсяване. Трябва да се вземат мерки за предотвратяване натрупването на соли отлагания върху компресорите и турбините и, ако е необходимо, за предотвратяване на залежаването на входящия въздушен тръбопровод.

9.3.5 В случай на повреда на вал или слабо звено, струпеният край не трябва да застрашава пътниците в плавателния съд, нито пряко, нито чрез повреда на плавателния съд или неговите системи. Когато е необходимо, могат да бъдат монтирани предпазители, за да се постигне съответствие с тези изисквания.

условия и ограничения.

9.1.12 Основният задвижващ механизъм и спомогателните механизми, необходими за задвижването и безопасността на плавателния съд, при инсталирането им на плавателния съд са конструирани така, че да работят, когато плавателният съд е в изправено положение или когато е наклонен под ъгъл включително 15° към всяка от страните при статични условия и 22,5° при динамични условия (клатене) към всяка от страните и едновременно динамично наклоняване (надлъжно клатене) със 7,5° към носа или кърмата. Администрацията може да разреши отклонение от тези ъгли, като се вземат предвид типът, размерът и работното състояние на плавателния съд.

9.1.13 Венчки котли, съдове под налягане и свързаните с тях тръбопроводни системи са проектирани и конструирани по предназначение и са монтирани и защитени така, че да се сведе до минимум опасността за лицата на борда. По-специално, трябва да се обърне внимание на материалите, използвани в конструкцията, и на работните налягания и температури, при които устройството ще работи, както и на необходимостта да се осигури достатъчно толеранс на безопасност срещу напреженията, които обикновено се произвеждат при експлоатация. Всеки котел, съд под налягане и свързаните тръбопроводни системи се оборудват с подходящи средства за предотвратяване на свръхналягане при експлоатация и се подлагат на хидравлично изпитване, преди да бъдат пуснати в експлоатация и когато е целесъобразно през определени интервали, с налягане, надвишаващо работното налягане.

9.1.14 Осигуряват се мерки, които да гарантират, че в случай на повреда в която и да е система за охлаждане на течности, тя бързо да бъде открита и сигнализирана (визуално и звуково), както и средства за свеждане до минимум на въздействието на тези повреди върху машините, обслужвани от системата.

9.2 Двигател (обща положения)

9.2.1 Двигателите се оборудват с подходящи устройства за наблюдение и контрол на безопасността по отношение на скоростта, температурата, налягането и други работни функции. Управлението на машините се осъществява от работното отделение на плавателния съд. Плавателните съдове и товарните плавателни съдове от категория Б се оборудват с допълнителни механизми за управление във или в близост до машинното отделение. Инсталацията на машините е подходяща за работа като в неослужено машинно отделение, включително автоматична система за откриване на пожари, система за алармена сигнализация към санините, дистанционна машинна апаратура и алармена система.

Когато помещението е постоянно обслужвано, това изискване може да се променя в съответствие с изискванията на Администрацията.

9.2.2 Двигателите са защитени срещу превишаване на скоростта, загуба на налягане в смазочното масло, загуба на охлаждащ агент, висока температура, неизправност на движещите се части и претоварване. Устройствата за безопасност не трябва да предизвикват пълно изключване на двигателя без предварително предупреждение, освен в случаите, когато съществува риск от цялостно повреждане или експлозия. Таква устройства за безопасност трябва да могат да бъдат изигнати.

9.2.3 Следва да бъдат оборудвани най-малко два независими механизма за бързо спиране на двигателите от работното отделение при всякакви експлоатационни условия. Не е необходимо дублиране на задвижващия механизъм, монтиран на двигателя.

9.5 Трансмисии

9.5.1 Трансмисията следва да бъде с достатъчна якост и твърдост, за да може да издържа на най-неблагоприятната комбинация от натоварвания, които се очакват при експлоатация, без да се превишават допустимите нива на напрежение за съответния материал.

9.5.2 Конструкцията на валове, лагерите и монтажните опори трябва да бъде такава, че да не може да се получи опасно въртене и прекомерни вибрации при скорост до 105% от скоростта на вала, достигната при зададената настройка на превишена скорост на въртене на основното движещо устройство.

9.5.3 Якостта и изработката на трансмисията трябва да бъдат такива, че вероятността от опасна повреда поради пренатоварване под действието на многократни натоварвания с променлива величина, очаквани по време на експлоатация, да е изключително малка през целия ѝ експлоатационен живот. Съответствието се доказва чрез подходящо проведени изпитвания и чрез проектиране за достатъчно ниски нива на напрежение, съчетано с използването на материали, устойчиви на натоварване, и подходящо проектирани детайли. Торсионни вибрации или трептения, които могат да причинят повреда, могат да бъдат приемливи, ако се появяват при скорости на трансмисията, които не биха се използвали при нормална експлоатация на плавателния съд, и са записани в ръководството за експлоатация на плавателния съд като ограничение.

9.5.4 Когато в трансмисията е монтиран съединител, нормалното действие на съединителя не трябва да причинява прекомерни натоварвания в трансмисията или задвижващите елементи. Непреднамерено действие на съединителя не трябва да създава опасно високи напрежения в трансмисията или задвижващия елемент.

9.5.5 Следва да се предвиди повреда в която и да е част на трансмисията или задвижван компонент да не причинява повреди, които биха могли да поставят в опасност плавателния съд или пътниците.

9.5.6 Когато прекъсване на подаването на смазочна течност или загуба на налягането на смазочната течност може да доведе до опасни състояния, се вземат мерки тази неизправност да бъде посочена на оперативния екипаж в подходящ срок, за да им се даде възможност, доколкото е възможно, да предприемат подходящи действия преди възникването на опасното състояние.

9.6 Устройства за задвижване и повдигане

9.6.1 Изискванията на настоящия раздел се основават на предпоставката, че:

1. Задвижването и повдигането могат да бъдат осигурени от отделни устройства или да бъдат интегрирани в едно устройство за задвижване и повдигане. Задвижващите устройства могат да бъдат въздушни или водни вилги или водни струи, като изискванията се прилагат за всички видове плавателни съдове.
2. Задвижващи устройства са тези, които пряко осигуряват задвижващата тяга и включват машинни елементи и всички свързани с тях проводни, перки, лопатки и дюзи, чиято основна функция е да допринасят за задвижващата тяга.
3. Подемните устройства, по смисъла на настоящия раздел, са тези части от машините, които директно повишават налягането на въздуха и го

111

9.3.6 Всеки двигател трябва да бъде снабден с аварийно устройство за изключване при превишена скорост, свързано, когато е възможно, директно към всеки роторен вал.

9.3.7 Когато е монтирано акустично заграждение, което обръща изцяло газовия генератор и горивопроводите под високо налягане, за акустичното заграждение се осигурява система за откриване и гасене на пожари.

9.3.8 Зедно с анализа на характера и последствията от неизправностите се предоставят подробности за предложенияте от производителя автоматични предпазни устройства за защита срещу опасни състояния, възникващи при неизправност в турбинната инсталация.

9.3.9 Производителите следва да докажат надеждността на корпусите. Междинните охладители и топлообменниците се изпитват хидравлично от всяка страна поотделно.

9.4 Дизелови двигатели за основно задвижване и главни спомогателни устройства

9.4.1 Всяка основна дизелова система за задвижване следва да има задоволителни характеристики на торсионни и други вибрации, проверени посредством индивидуален и комбиниран анализ на торсионните и другите вибрации за системата и нейните компоненти от силовия агрегат до задвижващия механизъм.

9.4.2 Всички външни захранващи горивопроводи под високо налягане между горивните помпи под високо налягане и горивните дюзи са защитени с изолирана с кожух трябва система, която може да задържа горивото в случай на повреда в горивопроводите под високо налягане. Изолираната с кожух трябва система включва устройства за събиране на течове, като се осигурява и сигнализация, която се задейства при повреда в горивопровода.

9.4.3 Двигателите с диаметър на цилиндъра от 200 mm или катер с обем от 0,6 m³ и повече се осигуряват с предпазни клапани за освобождаване на кратера от подходящ вид и с достатъчен обем на освобождаване. Предпазните клапани се оборудват със средства, които гарантират, че изпускането от тях е насочено така, че да се сведе до минимум вероятността от нараняване на персонала.

9.4.4 Системата и механизмите за смазване следва да бъдат ефективни при всички скорости на движение, като надлежно се отчети необходимостта от поддържане на всмукването и избягване разливането на гориво при всякакви състояния на страничен и надлъжен наклон и степента на подвижност на плавателния съд.

9.4.5 Осигуряват се мерки, които да гарантират, че визуалните и звуковите аларми се задействат в случай на спадане на налягането на смазочното масло или на нивото на смазочното масло под безопасното ниво, като се има предвид скоростта на циркулация на маслото в двигателя. Подобни събития също така следва да водят до автоматично намаляване на скоростта на двигателя до безопасно ниво, но автоматичното изключване следва да се задейства само при състояния, водещи до пълна повреда, пожар или експлозия.

9.4.6 Когато дизеловите двигатели предстои да бъдат стартирани, движени на обратен ход или управлявани със стъстен въздух, работата на въздушния компресор, въздушния приемник и системата за подаване на въздух трябва да бъде такава, че да свежда до минимум риска от пожар или експлозия.

110

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

9.9 Основни машини и управление

Товарният плавателен съд следва да може да поддържа основните машини и управление в случай на пожар или други произшествия в което и да е отделение на борда. Не е необходимо плавателният съд да може да се върне в убежище със собствено задвижване.

ГЛАВА 10

СПОМАГАТЕЛНИ СИСТЕМИ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1 Общи положения

10.1.1 Системите с течна среда трябва да бъдат конструирани и разположени така, че да осигуряват безопасен и адекватен дебит на течностите при предписаният дебит и налягане при всякакви работни условия на плавателния съд. Вероятността от повреда или течове в някоя от системите с течна среда, които причиняват повреда на електрическата система, пожар или опасност от експлозия, трябва да бъде изключително малка. Трябва да се обърне внимание, за да се избегне попадането на запалими течности върху горещи повърхности в случай на течево или счупване на тръбите.

10.1.2 Максимално допустимото работно налягане във всяка част на системата с течна среда не трябва да е по-голямо от проектното налягане, като се вземе предвид допустимото напрежение върху материалите. Когато максимално допустимото работно налягане на компонент на системата, като клапан или фитинг, е по-малко от изчисленото за тръбата или тръбопровода, налягането в системата се ограничава до най-ниското от максимално допустимото работно налягане на компонента. Всяка система, която може да бъде изложена на налягане, по-високи от максимално допустимото работно налягане на системата, трябва да бъде защитена с подходящи предпазни устройства.

10.1.3 Цистерните и тръбопроводите се изпитват под налягане до налягане, което осигурява резерв за безопасност, надвишаващ работното налягане на елемента. При изпитването на цистерна или резервоар трябва да се отчетат всяко възможно статично налягане в състояние на преливане и динамичните сили, произтичащи от движенията на плавателните съдове.

10.1.4 Материалите, използвани в тръбопроводните системи, трябва да са съвместими с пренасяната и избрана течност, като надлежно се отчети опасността от пожар. При някои системи могат да бъдат разрешени неметални тръбопроводи, при условие че се поддържа целостта на корпуса и водонепроницаемите палуби и вертикални прегради.

10.2 Течно гориво, смазочно масло и други запалими масла

10.2.1 Разпоредбите на 7.1.2.2 се прилагат за използването на течно гориво.

10.2.2 Проводите на гориво, смазочно масло и други запалими масла се ограждат или се предпазват по друг подходящ начин, за да се избегне, доколкото е възможно, разпирьскване или теч на течно гориво върху горещи повърхности, в смукателното

113

привличат с основна цел осигуряване на подемна сила за превозно средство на въздушна възглавница.

9.6.2 Задвижващите и полемните устройства трябва да бъдат с достатъчна якост и твърдост. Проектните данни, изчисленията и изпитванията, когато е необходимо, установяват способността на устройството да издържа на натоварванията, които могат да възникнат по време на изпълнението на операциите, за които плавателният съд ще бъде сертифициран, така че вероятността от катастрофална повреда да е изключително малка.

9.6.3 При проектирането на устройствата за задвижване и повдигане надлежно се отчетат ефектите от допустимата корозия, електролитните реакции между различните метали, ерозията или кавитацията, които могат да възникнат в резултат на работата в среда, в която са подложени на въздействието на пръскане, отломки, сол, пясък, обледяване и т.н.

9.6.4 В проектите данни и изпитванията на устройствата за задвижване и повдигане се обръща необходимото внимание, когато е целесъобразно, на всяко налягане, което би могло да се резултат на запушване на тръбите, на постоянните и циклични натоварвания, на натоварванията, дължащи се на външни сили, и на използването на устройствата при маневриране и движение на заден ход, както и на осовото разположение на въртящите се части.

9.6.5 Вземат се подходящи мерки, за да се гарантира, че:

1. посмането на отломки или чужди предмети е сведено до минимум;
2. вероятността от нараняване на персонала от трансмисионните или въртящите се части е сведена до минимум;
3. когато е необходимо, проверката и отстраняването на отломките могат да се извършват безопасно по време на експлоатация.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

9.7 Независими механизми за задвижване на плавателни съдове от категория В

Плавателните съдове от категория В се оборудват с най-малко два независими механизма за задвижване, така че повредата на единия двигател или на неговите поддържащи системи да не причинява повреда на другия двигател или двигателни системи, както и с допълнителни механизми за управление в машинното отделение или в близост до него.

9.8 Механизми за връщане в пристанище за убежище на плавателни съдове от категория Б

Плавателните съдове от категория Б следва да могат да поддържат основните машини и управление, така че в случай на пожар или други произшествия в което и да е отделение на борда плавателният съд да може да се върне в пристанище за убежище със собствено задвижване.

112

стъкла и самозатварящи се клапани между манометрите и резервоарите за гориво. Тези средства следва да бъдат приети от Администрацията и да се поддържат в добро състояние, за да се гарантира постоянното им правилно функциониране при експлоатация.

10.2.4.8 Предприемат се мерки за предотвратяване на свърхналягането в горивните резервоари или във всяка част от горивната система, включително и в ذخарнаващи тръби. Венчки предпазни клапани и въздушни или преливни тръби се отвеждат до безопасното място и, при гориво с температура на възпламеняване, по-ниска от 43°C, завършват с ограничител на пламъка в съответствие със стандартите, разработени от организацията.

10.2.4.9 Тръбите за течно гориво и техните клапани и принадлежности са изработени от стомана или друг одобрен материал, като може да се допусне ограничено използване на гъвкави тръби на места, които Администрацията счита за необходими. Такива гъвкави тръби и накрайници са изработени от одобрени огнеупорни материали с подходяща здравина и конструкция им е одобрена от Администрацията.

Разпоредби за смазочните масла

10.2.5 Мерките за съхранение, разпределение и употреба на маслото, използвано в смазочните системи под налягане, са такива, че да гарантират безопасността на плавателния съд и лицата на борда. Мерките, предприети в машинните отделения и, когато е възможно, в спомогателните машинни отделения, като минимум съответстват на изискванията на 10.2.4.1 и 10.2.4.4 до 10.2.4.8, с изключение на следното:

1. това не преустановява използването на наблюдателни стъкла в смазочните системи, при условие че те са били подложени на изпитване и е доказано, че имат приемливо равнище на противопожарна устойчивост;
2. в машинните отделения могат да се допуснат смукателни тръби, ако са оборудвани с подходящи механизми за затваряне; и
3. резервоари за съхранение на смазочно масло с вместимост, по-малка от 500 l, могат да бъдат разрешени без дистанционно управлявани клапани, както е посочено в 10.2.4.5.

Разпоредби за други запалими масла

10.2.6 Мерките, които се вземат за съхранение, разпределение и използване на други запалими масла, използвани под налягане в енергийните трансмисионни системи, управляващите и активирани системи и системите за отопление, следва да осигуряват безопасността на плавателния съд и лицата на борда. В местата, където са налице средства за възпламеняване, тези системи съответстват най-малко на изискванията на 10.2.2.4 и 10.2.4.7 и на изискванията на 10.2.4.8 и 10.2.4.9 по отношение на здравината и конструкцията.

Разпоредби за машинните отделения

10.2.7 В допълнение към изискванията на 10.2.1 до 10.2.6 системите за течни горива и смазочни масла отговарят на следните изисквания:

1. Осигуряват се средства против разливи при претъпяване, когато ежеседно обслужваните резервоари с течно гориво се пътят автоматично или с дистанционно управление.

115

устройство на двигателя или при други източници на възпламеняване. Броят на съединенията по тези тръбопроводни системи се свежда до минимум. Гъвкавите тръбопроводи, пренасящи запалими течности, следва да бъдат от одобрен тип.

10.2.3 Горивото, смазочните масла и другите запалими масла не следва да се пренасят пред обществените помещения и жилищните помещения на екипажа.

Системи за течно гориво

10.2.4 При плавателни съдове, при които се използва течно гориво, системите за съхраняване, разпределение и използване на течното гориво гарантират безопасността на плавателния съд и на лицата на борда и отговарят най-малко на следните изисквания.

10.2.4.1 Доколкото е възможно, всички части от системата за течно гориво, съдържащи нагорещо гориво под налягане, превишаващо 0,18 N/mm² не се поставят в затворени помещения, където не могат лесно да се забележат дефекти или течове. Такива части на системата за течно гориво в машинните отделения са подходящо осветени.

10.2.4.2 Вентилацията на машинните отделения следва при нормални условия да предотвратява акумулирането на маслени пари.

10.2.4.3 Местоположението на резервоарите за гориво е в съответствие със 7.5.2.

10.2.4.4 Резервоарите с течно гориво не се разполагат на места, където разливи или течове от тях могат да създадат опасност, като попадат върху нагорещи повърхности. Прави се препратка към изискванията за противопожарна безопасност в 7.5.

10.2.4.5 Тръбите за течно гориво се оборудват с кранове или клапани в съответствие със 7.5.3.

10.2.4.6 Венчки резервоари за гориво, когато е необходимо, се оборудват с уловители или улен за улавяне на горивото, което може да изтече от тях.

10.2.4.7 Осигуряват се безопасни и ефективни средства за определяне на количеството течно гориво, съдържащо се в който и да е резервоар за течно гориво.

10.2.4.7.1 Когато се използват смукателни тръби, те не следва да завършват в помещения, където има опасност от възпламеняване на теч от тези тръби. По-специално, те не следва да завършват в обществени помещения, жилищни помещения на екипажа или машинни отделения. Окончанията се оборудват с подходящи механизми за затваряне и средства за предотвратяване на разлив по време на зареждане с гориво.

10.2.4.7.2 Вместо смукателни тръби могат да се използват други измервателни уреди за нивото на горивото. Те следва да отговарят на следните условия:

1. При пътническите плавателни съдове тези механизми не проникват под горната част на резервоара и тяхната неизправност или претъпяването на резервоарите не позволяват изпускането на гориво.
2. Забравяна се използването на цилиндрични стъклени манометри. При товарните плавателни съдове Администрацията може да разреши използването на манометри за измерване на нивото на горивото с плоски

114

B при еднокорпусни плавателни съдове е широчината на плавателния съд (m), както е определена в глава 1, а при многокорпусни плавателни съдове - широчината на корпуса при или под проектната водолиния (m); и

D е проектната височина на борда на плавателния съд до базовата линия (m).

10.3.7 Вътрешните диаметри на смукателните разклонения трябва да отговарят на изискванията на Администрацията, но не трябва да бъдат по-малки от 25 mm. Смукателните разклонения трябва да бъдат снабдени с ефективни филтри.

10.3.8 За всяко машинно отделение с основно задвижващо устройство се осигурява аварийна смукателна трюмна помпа. Тази смукателна помпа трябва да води до най-голямата налична електрическа помпа, различна от трюмната помпа, задвижваща или маслената помпа. Аварийни смукателни трюмни помпи се осигуряват за плавателни съдове с общи трюмни помпени системи съгласно 10.3.6 и за плавателни съдове с отделни трюмни помпи съгласно 10.3.13.

10.3.9 Шпинделите на входните клапани за морска вода се простират над плочите на пода на машинното отделение.

10.3.10 Всички смукателни трюмни тръбопроводи до връзката с помпите са независими от другите тръби.

10.3.11 Помещенията, разположени над нивото на водата при най-неблагоприятните очаквани условия на повреда, могат да бъдат отводнявани директно зад борда чрез шпигати, снабдени с възвратни клапани.

10.3.12 Всяко необслужвано помещение, за което се изискват съоръжения за изпомпване в трюма, трябва да бъде снабдено с алармена сигнализация към шпигатите.

10.3.13 При плавателни съдове с индивидуални трюмни помпи общият капацитет $\bar{Q}$ на трюмните помпи за всеки корпус трябва да бъде не по-малък от 2,4 пъти капацитета на помпата, посочена в 10.3.5 и 10.3.6.

10.3.14 При съоръженията за изпомпване в трюма, където не е предвиден трюмен тръбопровод, с изключение на помещенията пред обществените помещения и жилищните помещения на екипажа, за всяко помещение се осигурява най-малко една стационарна потопяема помпа. Освен това се осигурява най-малко една преносима помпа, захранвана от аварийното захранване, при положение че е електрическа, за използване в отделните помещения. Капацитетът на всяка потопяема помпа $\bar{Q}_n$ не трябва да е по-малък от:

$$\bar{Q}_n = \bar{Q}/(N - 1) \text{ тона/час при минимум от 8}$$

тона/час, където:

N = брой на потопяемите помпи

$\bar{Q}$ = общ капацитет, както е определен в 10.3.13.

10.3.15 Възвратните клапани се монтират в следните компоненти:

1. разпределителни колектори на трюмните клапани;

117

2. Друго оборудване за автоматично потопяване на запалими течности, например горивни сепаратори, които, когато е възможно, се инсталират на специално място, предназначено за сепараторите и нагревателите им, следва да предпазват от разливи при препълване.

3. При ежедневното обслужване на горивните резервоари или утаечни танкове, които са снабдени с нагревателни устройства, се осигурява се сигнализация за висока температура, ако температурата на възпламеняване на течното гориво бъде достигната поради неизправност на системата за термостатичен контрол.

10.3 Системи за изпомпване на трюма и дренаж

10.3.1 Предприемат се мерки за дренаж на всяко водонепроницаемо отделение, различно от отделенията, предназначени за постоянно съхранение на течности. Когато по отношение на определени отделения дренажът не се счита за необходим, той може да не бъде извършен, но трябва да се докаже, че безопасността на плавателния съд няма да бъде нарушена.

10.3.2 Осигуряват се механизми за изпомпване в трюма, за да се позволи отводняването на всяко водонепроницаемо отделение, различно от предназначения за постоянно съхранение на течности. Капацитетът или позицията на всяко такова отделение следва да бъдат такива, че наводняването му да не се отразява върху безопасността на плавателния съд.

10.3.3 Помпената система в трюма трябва да може да работи при всички възможни стойности на страничен и надлъжен наклон, след като плавателният съд е претърпял повреда, посочена в 2.6.6 до 2.6.10. Помпената система в трюма трябва да бъде проектирана така, че да предотвратява изтичането на вода от едно отделение в друго. Необходимите клапани за управление на смукателните помпи в трюма трябва да могат да се управляват от над базовата линия. Всички разпределителни кутии и ръчно управляеми клапани, отнасящи се до изпомпващите системи в трюма, са леснодостъпни при нормални работни условия. Шпинделите на ръчно задействаните клапани трябва да бъдат леснодостъпни, като всички клапани трябва да бъдат ясно обозначени.

10.3.4 Електрическите самозареждащи се трюмни помпи могат да се използват за други задачи като тасене на пожари или обща работа, но не и за изпомпване на гориво или други запалими течности.

10.3.5 Всяка електрическа трюмна помпа следва да е в състояние да изпомпва водата през съответната трюмна тръба при дебит не по-малък от 2 м/сек.

10.3.6 Диаметърът (d) на трюмния тръбопровод се изчислява по следната формула, с изключение на това, че реалният вътрешен диаметър на трюмния тръбопровод може да бъде закръглен до най-близкия размер на признат стандарт:

$$d = 25 + 1,68(L(B + D))^{0.5}$$

където:

d = вътрешният диаметър на трюмния тръбопровод (mm);

L = дължината на плавателния съд (m), както е определена в глава 1;

116

10.8.3 Тръбите, през които отработените газове се изпускат през корпуса в близост до водолинията, се оборудват с устойчиви на ерозия и корозия спирателни клапи или други устройства на края на корпуса или тръбата и се вземат подходящи мерки за предотвратяване на наводняването на помещението с вода или навлизането на вода в изпускателния колектор на двигателя.

10.8.4 Изпускателните уреди на газовите турбини се разполагат така, че горещите отработени газове да са насочени далеч от зоните, до които персоналът има достъп, на борда на плавателния съд или в близост до плавателния съд при котвена стоянка.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

10.9 Системи за изпомпване на трюма и дренаж

10.9.1 При плавателните съдове от категория В се монтират най-малко три, а при плавателните съдове от категория А - най-малко две трюмни помпи с електрическо захранване, свързани с трюмния тръбопровод, едната от които може да се задвижва от задвижващия механизъм. Алтернативно, разположението може да бъде в съответствие с изискванията на 10.3.14.

10.9.2 Най-малко една трюмна помпа с електрическо захранване трябва да бъде на разположение за използване при всички условия на наводняване, на които плавателният съд трябва да издържа, както следва:

1. една от необходимите трюмни помпи е аварийна помпа от потопляем тип, която има аварийен източник на енергия; или
2. трюмните помпи и източниците им на енергия се разпределят по дължината на плавателния съд така, че да има на разположение поне една помпа в неповредено отделение.

10.9.3 При многокорпусните плавателни съдове всеки корпус трябва да бъде снабден с най-малко две трюмни помпи.

10.9.4 Разпределителните кутии, крановете и клапаните, свързани с трюмната помпена система, се разполагат така, че в случай на наводняване една от помпите в трюма да е в състояние да работи в което и да е отделение. В допълнение, повреда в помпата или тръбата ѝ, която я свързва с основният трюмен тръбопровод, не следва да може да извади трюмната помпена система извън строя. Когато в допълнение към основната трюмна помпена система има аварийна помпена система, тя е независима от основната система и е инсталирана така, че една от трюмните помпи да е в състояние да работи в което и да е отделение при условия на наводняване, както е посочено в 10.3.3. В такъв случай е необходимо само клапаните, необходими за работата на аварийната система, да могат да се управляват от пространството над базовата линия.

10.9.5 При органите за управление на всички кранове и клапани, посочени в 10.9.4, които могат да се управляват от пространството над базовата линия, следва да има ясна маркировка дали са отворени или затворени.

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

10.10 Системи за изпомпване на трюма

10.10.1 Осигуряват се най-малко две електрически помпи, свързани към основната

119

2. съединения на маркучи за смукателни трюмни тръбопроводи, когато са монтирани директно към помпата или към главната трюмна смукателна тръба; и
3. директни смукателни трюмни тръби и връзки на трюмната помпа към главната трюмна смукателна тръба.

10.4 Баластни системи

10.4.1 По правило водният баласт не се превозва в резервоари, предназначени за течно гориво. При плавателни съдове, в които не е възможно да се избегне поставянето на вода в резервоари за течно гориво, се инсталира оборудване за разделяне на омаслената вода или се осигуряват други алтернативни средства, като например отвеждане към брегови съоръжения за отвеждане на омаслена вода. Разпоредбите на настоящия параграф не засягат разпоредбите на действащата Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби.

10.4.2 Когато системата за пренос на гориво се използва за баластни цели, системата се изолира от системите за воден баласт и отговаря на изискванията за горивните системи и на действащата Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби.

10.5 Охладителни системи

Предвидените охладителни системи трябва да са подходящи за поддържане на температурата на смазочната и хидравличната течност в препоръчаните от производителя граници по време на всички операции, за които плавателният съд трябва да бъде сертифициран.

10.6 Смукателни уреди на двигателя

Устройствата трябва да осигуряват достатъчно въздух на двигателя и адекватна защита срещу повреда, различна от повредата, дължаща се на навлизане на чужди предмети.

10.7 Вентилационни системи

Машинните отделения се вентилират по начин, по който, при работа на двигателя на пълна мощност при всякакви метеорологични условия, включително при лошо време, въздухът, който се подава в тези помещения, обезпечава безопасността и удобството на екипажа и работата на двигателя. Спомогателните машинни отделения се вентилират по подходящ начин за целите на тези помещения. Вентилацията трябва да е достатъчна, за да се гарантира, че безопасната експлоатация на плавателния съд не е изложена на риск.

10.8 Изпускателни уреди

10.8.1 Венчки изпускателни уреди на двигателя трябва да гарантират правилното функциониране на двигателя и че безопасната експлоатация на плавателния съд не е изложена на риск.

10.8.2 Изпускателните уреди се разполагат така, че да свеждат до минимум постъпването на отработени газове в обслужваните помещения, климатичните инсталации и смукателните уреди на двигателя. Изпускателните уреди не трябва да се отвеждат във вентилационните тръби на въздушната възглавница.

118

11.3 Аварийно управление	
11.3.1	При всички плавателни съдове пунктът или пунктовете в работното отделение, от които се упражнява контрол върху маневрирането на плавателния съд и/или на главния двигател, се оборудват, на лесодостъпно място за членовете на екипажа за този пункт, устройства за управление, които се използват в аварийна ситуация, за:
1.	задействие на стационарни пожарогасителни системи;
2.	затваряне на вентилационните отвори и спиране на вентилационните машини, обслужващи помещенията, включени в обхвата на стационарните пожарогасителни системи, ако не са вградени в 1.;
3.	спиране на подаването на гориво към двигателите в главните и спомогателните машинни отделения;
4.	изключване на всички източници на електричество от основната електрическа разпределителна система (работният орган за управление се обезопасява, за да се намали рискът от непреднамерено или небрежно активиране); и
5.	спиране на главния двигател и спомогателните механизми.
11.3.2	Когато управлението на задвижването и маневрирането е от пунктове извън работното отделение, тези пунктове имат пряка връзка с работното отделение, което е постоянно обслужван пункт за управление.
11.3.3	В допълнение, за плавателни съдове от категория В управлението на задвижването и маневрирането, както и аварийните функции, посочени в 11.3.1, става от пункт извън работното отделение. Тези пунктове имат пряка връзка с работното отделение, което е постоянно обслужван пункт за управление.
11.4 Алармена система	
11.4.1	Осигуряват се алармени системи, които сигнализират на пункта за управление на плавателния съд чрез визуални и звукови средства за неизправности или опасни състояния. Сигнализациите продължават да действат, докато бъдат приети, а визуалните индикатори на индивидуалните сигнализации - до отстраняване на неизправността, след което сигналната система автоматично се връща в нормално работно състояние. Ако е приета сигнализация и се появи втора неизправност, преди първата да бъде отстранена, звуковата и визуалната сигнализация се задействат отново. Алармените системи трябва да включват тестово съоръжение.
11.4.1.1	Аварийните аларми, даващи индикации за условия, изискващи незабавни действия, са с отличителни белези и се виждат изцяло от членовете на екипажа в работното отделение, като сигнализират за следното:
1.	задействие на система за откриване на пожари;
2.	пълна загуба на нормалното електрическо захранване;
3.	превишаване на скоростта на главните двигатели; и
4.	топлинно претоварване на трайно монтирана никел-кадмиева батерия.

тромна помпена система, едната от които може да се задвижва от задвижващи механизми. Ако Администрацията се увери, че безопасността на плавателния съд не е нарушена, в определени отделения може да няма съоръжения за изпомпване в трюма. Алтернативно, разположението може да бъде в съответствие с изискванията на 10.3.14.	
10.10.2	При многокорпусни плавателни съдове всеки корпус се оборудва с най-малко две електрически помпи, освен ако трюмната помпа на единия корпус е в състояние да изпомпва и другия корпус. Най-малко една помпа във всеки корпус следва да бъде помпа с независимо захранване.
ГЛАВА 11	
СИСТЕМИ ЗА ДИСТАНЦИОННО УПРАВЛЕНИЕ, АЛАРМЕНИ СИСТЕМИ И СИСТЕМИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ	
11.1 Дефиниции	
11.1.1	„Системите за дистанционно управление“ включват цялото оборудване, необходимо за управление на блоковете от пункта за управление, където операторът не може пряко да наблюдава ефекта от действията си.
11.1.2	„Резервните системи за управление“ включват цялото оборудване, необходимо за поддържане на контрола върху основните функции, необходими за безопасната експлоатация на плавателния съд, когато главните системи за управление са отказали или са се повредили.
11.2 Общи положения	
11.2.1	Повреда в системите за дистанционно или автоматично управление задейства звукова и визуална сигнализация и не възпрепятства нормалното ръчно управление.
11.2.2	Органите за управление на маневрирането и аварийните органи за управление позволяват на екипажа да изпълнява правилно задълженията си без затруднения, умора или необходимост от прекомерна концентрация.
11.2.3	Когато контролът на задвижването или маневрирането се осъществява в пунктовете в близост до, но извън работното отделение, прехвърлянето на контрола се извършва само от пункта, който поема контрол. Осигурява се двупосочна гласова комуникация между всички пунктове, от които могат да се изпълняват контролни функции, както и между всеки такъв пункт и позицията за наблюдение. Повреда в системата за оперативен контрол или за прехвърлянето на контрол трябва да намали скоростта на плавателния съд, без да се поставят в опасност пътниците или плавателният съд.
11.2.4	При плавателни съдове от категория В и товарни плавателни съдове системите за дистанционно управление на задвижващи механизми и за управление на поската се оборудват с резервни системи, които могат да се управляват от работното отделение. При товарни плавателни съдове, вместо резервната система, посочена по-горе, се допуска резервна система, която може да се управлява от отделение за контрол на двигателя, като например помещение за контрол на двигателя извън оперативното отделение.

ГЛАВА 12

ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ИНСТАЛАЦИИ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

12.1 Общи положения

12.1.1 Електрическите инсталации подсмпуравят:

1. всички спомогателни електрически устройства, необходими за поддържане на плавателния съд в нормални работни и жилищни условия без прибавяне до аварийния източник на електрическа енергия;
2. електрическите устройства, необходими за безопасността на плавателния съд при различни аварийни ситуации; и
3. безопасността на пътниците, екипажа и плавателния съд при токови удари.

Анализът на характера и последствията от неизправностите включва електрическата система, като се отчита въздействието на електрическите неизправности върху захранваните системи. В случаите, когато могат да възникнат неизправности, без да бъдат открити по време на рутинните проверки на инсталациите, анализът отчита възможността за едновременно или последователно възникване на неизправности.

12.1.2 Електрическата система се проектира и инсталира така, че вероятността плавателният съд да бъде изложен на риск от повреда в захранването да е изключително малка.

12.1.3 Когато загубата на важна функция би довела до сериозен риск за плавателния съд, функцията се захранва от най-малко две независими вериги, захранвани по такъв начин, че повреда в електрозахранващите или разпределителните системи да не засегне едновременно и двете вериги.

12.1.4 Обезопасителните приспособления за тежките елементи, т.е. акумулаторните батерии, следва да предотвратяват, доколкото е възможно, прекомерното движение при ускорение, предизвикано от удар в бряг или облъскване.

12.1.5 Вземат се предпазни мерки за свеждане до минимум на риска захранването на основните и аварийните функции да бъде прекъснато от неволно или случайно активиране на прекъсвачи.

12.2 Основен източник на електрическа енергия

12.2.1 Осигурява се основен източник на електрическа енергия с достатъчна мощност за захранване на всички функции, посочени в 12.1.1. Основният източник на електрическа енергия се състои от най-малко два генераторни агрегата.

12.2.2 Капацитетът на тези генераторни агрегати е такъв, че в случай на прекъсване или отказ на който и да е генераторен агрегат, ще бъде възможно да се захранват функциите, необходими за осигуряване на нормалните експлоатационни условия на задвижване и безопасност. Осигуряват се и минимални условия на удобство, които включват най-малко подходящо захранване за готвене, отопление, работа на хладилници, механична вентилация, както и санитарни инсталации и прясна вода.

123

11.4.1.2 Алармите с визуален екран, различен от този на алармите, посочени в 11.4.1.1, трябва да указват за условия, изискващи действия за предотвратяване на влошаването до опасно състояние. Те сигнализират за най-малко следното:

1. превъзпаване на граничната стойност на всеки параметър на плавателния съд, двигателите или системата, различен от превъзпаване на скоростта на двигателя;
2. неизправност на нормалното захранване на задвижваните устройства за управление на посоката или диферента;
3. работа на автоматичните помпи на саптините;
4. отказ на компасната система;
5. ниско ниво на резервоара за гориво;
6. препълване на резервоара за течено гориво;
7. гасене на бордови, топови или кърмови навигационни светлини;
8. ниско съдържание на резервоар за течности, чието съдържание е от съществено значение за нормалната експлоатация на плавателния съд;
9. неизправност на свързан източник на електроенергия;
10. повреда на инсталиран вентилатор за вентилационни помещения, в които могат да се акумулират запалими пари; и
11. повреда в горивопровода на дизеловия двигател, който се изисква по силата на 9.4.2.

11.4.1.3 Всички предупреждения по 11.4.1.1 и 11.4.1.2 се предоставят във всички пунктове, в които се изпълняват контролни функции.

11.4.2 Алармената система трябва да отговаря на съответните конструктивни и експлоатационни изисквания за съответните аларми.

11.4.3 Доколкото е възможно, оборудването за наблюдение на пътните, товарните и машинните отделения за пожари и наводнения е част от интегриран под-центр, включващ контрол на наблюдението и активирането за всички аварийни ситуации. За този под-центр може да е необходим инструментариум за обратна връзка, за да се покаже, че иницираните действия са изцяло изпълнени.

11.5 Система за безопасност

Когато са монтирани устройства за отмяна на система за автоматично изключване на главния задвижващ механизъм в съответствие с 9.2.2, те трябва да бъдат такива, че да изключват неволно задействане. Когато системата за изключване е задействана, в пункта за управление се подава звукова и визуална сигнализация и се осигуряват механизми за отмяна на автоматичното изключване, освен в случаите, когато съществува риск от пълна повреда или експлозия.

122

както е посочено в глава 2, като те следва да могат да се контролират в това състояние и да са леснодостъпни.

12.3.3 Местоположението на аварийния източник на електрическа енергия и свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, преходният източник на аварийна енергия, аварийното разпределително табло и аварийното електрическо осветително табло във връзка с основния източник на електрическа енергия, свързаното трансформаторно оборудване, ако има такова, и главното разпределително табло са такива, че да гарантират, че пожар или друг инцидент в помещението, в които са разположени основният източник на електрическа енергия, свързаното трансформаторно оборудване, ако има такова, и главното разпределително табло или в което и да е машинно отделение няма да смущават захранването, управлението и разпределението на аварийната електрическа енергия. Доколкото е възможно, помещението, в което се намират аварийният източник на електрическа енергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, преходният източник на аварийна електрическа енергия и аварийното разпределително табло, не трябва да граничи с границите на главните машинни отделения или помещенията, в които се намират основният източник на електрическа енергия, свързаното трансформаторно оборудване, ако има такова, или главното разпределително табло.

12.3.4 При условие че са взети подходящи мерки за осигуряване на независима аварийна работа при всякакви обстоятелства, аварийният генератор, ако има такъв, може да се използва по изключение и за кратки периоди от време за захранване на вериги, които не са аварийни.

12.3.5 Разпределителните системи се разполагат така, че захранващите устройства от основните и аварийните източници да бъдат разделени вертикално и хоризонтално и колкото е възможно по-широко.

12.3.6 Аварийният източник на електрическа енергия може да бъде генератор или акумулаторна батерия, които трябва да отговарят на следните изисквания:

1. Когато аварийният източник на електрическа енергия е генератор, той:
 - 1.1 се задвижва от подходящ първичен двигател с независимо подаване на гориво и точка на възпламеняване, която отговаря на изискванията на 7.1.2.2;
 - 1.2 се стартира автоматично при прекъсване на електрическото захранване от основния източник на електроенергия и автоматично се свързва към аварийното разпределително табло. След това функциите, посочени в 12.7.5 или 12.8.3, се прехвърлят към аварийния генератор. Автоматичната пускова система и характеристиката на основния двигател трябва да позволяват на аварийния генератор да работи на пълното си номинално натоварване с такава скорост, колкото е безопасно и практически възможно, при условие че не се надвишава максимумът от 45 секунди; и
 - 1.3 е оборудван с преходен източник на аварийна електрическа енергия съгласно 12.7.5 или 12.8.3.

2. Когато аварийният източник на електрическа енергия е акумулаторна батерия, тя следва да може:

- 2.1 да носи аварийното електрическо натоварване без презареждане, като

125

12.2.3 Основният източник на електрическа енергия за плавателния съд следва да бъде такъв, че функциите, посочени в 12.1.1.1, да могат да се поддържат независимо от скоростта и посоката на задвижващия механизъм или вала.

12.2.4 Освен това генераторните агрегати трябва да гарантират, че когато даден генератор или първичен източник на енергия не функционира, другият генераторен агрегат трябва да е в състояние да осигурява електрическото захранване, необходимо за стартиране на главния двигател от състояние на покой на плавателния съд. Аварийният източник на електрическа енергия може да се използва за стартиране от състояние на покой на плавателния съд, ако неговият капацитет, самостоятелно или в комбинация с капацитета на друг източник на електрическа енергия, е достатъчен, за да захранване едновременно с това на функциите по 12.7.3.1 до 12.7.3.3 или 12.7.4.1 до 12.7.4.4 или 12.8.2.1 до 12.8.2.4.1, в зависимост от случая.

12.2.5 Когато трансформаторите съставляват съществена част от електрическата захранваща система по настоящия раздел, системата се разполага така, че да осигурява същата непрекъснатост на захранването, както е посочено в 12.2.

12.2.6 Основната електрическа осветителна система е конструирана така, че тези части от плавателния съд, които обикновено са достъпни и се използват от пътниците или екипажа, се захранват от основния източник на електроенергия.

12.2.7 Аварийната електрическа осветителна система е така конструирана, че при възникване на пожар или друг инцидент в помещенията, в които е разположен аварийният източник на електроенергия, съответното трансформаторно оборудване, ако има такова, аварийното разпределително табло и аварийният преклюквател за осветлението, основната електрическа осветителна система по 12.2.6 да продължава да функционира.

12.2.8 Главното разпределително табло се разполага по такъв начин по отношение на основния генераторен агрегат че, доколкото е практически възможно, целостта на нормалното електрическо захранване да бъде повлияно единствено от пожар или друг инцидент в дадено помещение. Защитното заграждение за главното разпределително табло, което може да бъде осигурено в помещението за управление на двигателя, разположено в рамките на основните граници на помещението, не се счита за отделящо разпределителните табла от генераторите.

12.2.9 Основните шини се подразделят на най-малко две части, които се свързват с прекъсвач или друго одобрено средство. Доколкото е възможно, свързването на генераторните агрегати и всяко друго дублирано оборудване се разделя поравно между частите. За плавателни съдове от категория В всяка част от главните шини и свързаните с тях генератори се разполага в отделни отделения.

12.3 Аварисен източник на електрическа енергия

12.3.1 Осигурява се автономен аварийен източник на електрическа енергия.

12.3.2 Аварийният източник на електрическа енергия, свързаното с него трансформаторно оборудване, ако има такова, преходният източник на аварийна електрическа енергия, аварийното разпределително табло и аварийното електрическо осветително табло се разполагат над водолинията в крайното състояние на повреда,

124

12.4 Пускови устройства за аварийни генераторни агрегати

12.4.1 Аварийните генераторни агрегати трябва да могат лесно да се стартират в студено състояние при температура 0°C. Ако това е практически невъзможно или се очакват по-ниски температури, трябва да се предвидят мерки за отопление, за да се гарантира готовността за стартиране на генераторните агрегати.

12.4.2 Всеки аварийен генераторен агрегат се оборудва с пускови устройства с акумулирана енергия за най-малко три последователни стартирания. Източникът на акумулирана енергия трябва да бъде защитен, за да се предотврати критично изчерпване на автоматичната пускова система, освен ако не е осигурено второ независимо средство за стартиране. Осигурява се втори източник на енергия за три допълнителни стартирания в рамките на 30 минути, освен ако може да се докаже, че ръчното стартиране е ефективно.

12.4.3 Акумулираната енергия трябва да се поддържа по всяко време, както следва:

1. електрическите и хидравличните пускови системи се поддържат от аварийното разпределително табло;
2. пусковите системи за състен въздух могат да се поддържат от главните или спомогателните приемници за състен въздух посредством подходящ възвратен клапан или от аварийен въздушен компресор, който, ако се задвижва електрически, се захранва от аварийното разпределително табло;
3. всички тези пускови, зарядни и енергоакмулиращи устройства се разполагат в помещението на аварийния генератор. Тези устройства не трябва да се използват за други цели освен за работата на аварийния генераторен агрегат. Това не изключва захранването на въздушния приемник на аварийния генератор от главната или спомогателната система за състен въздух през възвратния клапан, монтиран в помещението на аварийния генератор.

12.5 Рулево управление и стабилизиране

12.5.1 Когато управлението и/или стабилизирането на плавателен съд по същество зависят от едно устройство, както и от един рул или пилон, които от своя страна зависят от непрекъснатото захранване с електроенергия, то се обслужва от най-малко две независими вериги, едната от които се захранва от аварийния източник на електрическа енергия или от независим източник на енергия, разположен на такова място, че да не бъде засегнат от пожар или наводнение, засягащи основния източник на енергия. Повреда в захранването не трябва да създава риск за плавателния съд или пътниците по време на преминаване към алтернативно захранване и тези прекъсвателни механизми трябва да отговарят на изискванията на 5.2.6. Тези вериги трябва да бъдат снабдени със защита срещу късо съединение и сигнализация за претоварване.

12.5.2 Може да се осигури защита срещу свръхток, в който случай тя следва да бъде за не по-малко от два пъти пълния ток на натоварване на защитения мотор или верига и се регулира, за да позволява преминаването на необходимия пусков ток в разумни граници. Когато се използва трифазно захранване, трябва да се предвиди сигнализация на наблюдавано място в работното отделение на плавателния съд, която да указва за неизправност на някоя от фазите.

127

същевременно се поддържа напрежението на акумулатора през целия период на разреждане в рамките на 12% над или под номиналното напрежение;

2.2 автоматично да се свързва към аварийното разпределително табло в случай на повреда на основния източник на електроенергия; и

2.3 незабавно да осигурява захранване най-малко за функциите, посочени в 12.7.5 или 12.8.3.

12.3.7 Аварийното разпределително табло е разположено възможно най-близо до аварийния източник на електроенергия.

12.3.8 Когато аварийният източник на електроенергия е генератор, аварийното разпределително табло се разполага в същото помещение, освен ако работата на аварийното разпределително табло би била нарушена.

12.3.9 В същото помещение като аварийното разпределително табло не се инсталира акумулаторна батерия, оборудвана в съответствие с настоящия раздел. На подходящо място в работното отделение на плавателния съд се монтира индикатор, който показва кога батериите, съставляващи аварийния източник на електрическа енергия или преходния източник на аварийна електрическа енергия, посочен в 12.3.6.1.3, се разреждат.

12.3.10 Аварийното разпределително табло се захранва по време на нормална работа от главното разпределително табло от захранващ междусистемен електропровод, който е защитен по подходящ начин срещу претоварване и късо съединение в главното разпределително табло и който се изключва автоматично в аварийното разпределително табло при повреда на основния източник на електроенергия. Когато системата е конфигурирана за работа с обратна връзка, захранващият междусистемен електропровод също трябва да бъде защитен в аварийното разпределително табло поне срещу късо съединение. Повредата на аварийното разпределително табло, когато се използва в условия, различни от аварийни ситуации, не излага на риск експлоатацията на плавателния съд.

12.3.11 За да се осигури достъпността на аварийния източник на електроенергия, при необходимост се вземат мерки за автоматично изключване на веригите, които не са аварийни, от аварийното разпределително табло, за да се гарантира, че аварийните вериги се захранват с електроенергия.

12.3.12 Аварийният генератор и основният му задвижващ механизъм, както и всяка аварийна акумулаторна батерия, се проектират и разполагат така, че да се гарантира, че ще функционират при пълна номинална мощност, когато плавателният съд е в изправено положение и когато плавателният съд е под страничен или надлъжен наклон в съответствие с 9.1.12, включително всички случаи на повреда, разгледани в глава 2, или е комбинация от ъгли в рамките на тези граници.

12.3.13 Когато за захранване на аварийни функции са инсталирани акумулаторни батерии, се вземат мерки те да се зареждат на място от надеждно бордово захранване. Съоръженията за зареждане се проектират така, че да позволяват захранването на функциите, независимо дали батериите е заредена или не. Осигуряват се средства за свеждане до минимум на риска от претоварване или прегряване на батериите. Осигуряват се средства за ефективна вентилация на въздуха.

126

12.5.3 Когато тези системи не зависят основно от непрекънатото електрозахранване, но е инсталирана поне една алтернативна система, която не зависи от електрическото захранване, електрическата или контролираната система може да се захранва от една единствена верига, защитена в съответствие с 12.5.2.

12.5.4 Спазват се изискванията на глави 5 и 16 за захранване на системата за управление на посоката и системата за стабилизирание на плавателния съд.

12.6 Предпазни мерки срещу токов удар, пожар и други опасности от електрически характер

12.6.1.1 Незащитените метални части на електрическото оборудване или съоръженията, които не се захранват с електрическа енергия, но които, при авария, биха могли да бъдат захранвани, се заземяват, освен ако оборудването или съоръженията са:

1. захранвани с напрежение, което не надвишава 50 V прав ток или 50 V средна квадратна стойност на корен между проводниците; за получаването на това напрежение не могат да се използват автотрансформатори, или
 2. захранвани с напрежение, което не надвишава 250 V от обезопасени изолирани трансформатори, захранващи само едно консумиращо устройство, или
 3. произведени в съответствие с принципа за двойната изолация.
- 12.6.1.2 Администрацията може да изиска допълнителни предпазни мерки за използването на преносимо електрическо оборудване в затворени или изключително влажни помещения, където може да има рискове, свързани с проводимостта.
- 12.6.1.3 Всички електрически апаратури се произвеждат и инсталират така, че да не причиняват наранявания при работа или допир по обичайния начин.

12.6.2 Главните и аварийните разпределителни табла се разполагат така, че да осигуряват лесен достъп, ако е необходимо, до апаратурата и оборудването без опасност за персонала. Обезопасяват се страните, задната част и, при необходимост, предната част на разпределителните табла. Откритите заземени части със заземящо напрежение над това, определено от Администрацията, не се инсталират в предната част на тези разпределителни табла. При необходимост се използват непроходими пластири или решетки в предната и в задната част на разпределителното табло.

12.6.3 Когато се използва незаземена разпределителна система, първична или вторична, за електрозахранване, отопление или осветление, тя се оборудва с устройство, контролиращо равнището на заземяващата изолация, което издава звукова или визуална сигнализация при недопустими ниски стойности на изолация. При ограничени вторични разпределителни системи Администрацията може да приеме устройство за ръчна проверка на нивото на изолация.

12.6.4 Кабели и инсталации

12.6.4.1 Освен ако е разрешено друго от Администрацията в необичайни ситуации, всички метали обшивки и предпазни обшивки на кабелите са електрически непрекъснати и заземени.

12.6.4.2 Всички електрически кабели и инсталации, външни за оборудването, са най-

малко от противопожарен тип и се инсталират по начин, при който да не се нарушават техните първоначални противопожарни свойства. При необходимост, за дадена инсталация Администрацията може да разреши използването на специален вид кабели, като например радиочестотни кабели, които не съответстват на горепосоченото.

12.6.4.3 Кабелите и инсталациите, осигуряващи основната или аварийна електроенергия, осветлението, вътрешните комуникации или сигнали, следва, доколкото е възможно, да не преминават през машинните отделения и техните обшивки и други зони с висок риск от пожар. Когато това е практически възможно, всички такива кабели се разполагат така, че да се предотврати възможността да бъдат повредени вследствие на висока температура на вертикалните прегради, която може да се предизвика от пожар в съседно помещение.

12.6.4.4 Когато кабелите, монтирани в опасни зони, създават риск от пожар или експлозия в случай на електрическа повреда, в тези зони се вземат специални предпазни мерки срещу такива рискове, които се одобряват от Администрацията.

12.6.4.5 Кабелите и инсталациите се монтират и поддържат по начин, при който се избягва протриването им или други повреди.

12.6.4.6 Връзките и съединенията на всички проводници са изработени така, че да запазват първоначалната си електрическа и механична противопожарна защита и, когато е необходимо, огнеупорност.

12.6.5.1 Всяка отделна верига е защитена срещу късо съединение и претоварване, освен ако това е разрешено в 12.5 или когато Администрацията може по изключение да разпореди друго.

12.6.5.2 Номиналната стойност или подходящата настройка на устройството за защита от претоварване за всяка верига трябва да бъде посочена на мястото, на което се намира защитното устройство.

12.6.6 Разположението на осветителните тела е такова, че да не предизвиква повишаване на температурата, което би могло да повреди кабелите и инсталациите, или прекалено нагряване на заобикалящия материал.

12.6.7 Всички осветителни и електрически вериги, завършващи в бункер или товарно помещение, се оборудват с многополюсен прекъсвач извън помещението за разединяване на такива вериги.

12.6.8.1 Акумулаторните батерии се поставят в подходящи корпуси, а помещенията, в които предимно се ползват те, са с подходяща конструкция и добра вентилация.

12.6.8.2 В тези помещения не се разрешава електрическо или друго оборудване, което би могло да бъде източник на възпламеняване на запалими пари, освен разрешеното в 12.6.9.

12.6.8.3 Акумулаторните батерии не се разполагат в жилищните помещения на екипажа.

12.6.9 Не се монтира електрическо оборудване в помещения, където е възможно натрупването на запалими смеси, включително в помещения, предназначени основно за акумулаторни батерии, в помещения за бои, в складове на аетилени или подобни помещения, освен ако Администрацията счита, че такова оборудване е:

электростатичен разряд, всички метални части на плавателния съд следва да бъдат свързани, доколкото е възможно предвид галваничната корозия между различни метали, за да образуват непрекъсната електрическа система, подходяща за заземяване на електрическото оборудване и за плаване на плавателния съд по водата, когато той е на вода. Свързване на изолираните компоненти в конструкцията обикновено не е необходимо, освен в резервоарите за гориво.

9. Всяка точка за зареждане с гориво под налягане се оборудва със средства за свързване на оборудването за зареждане с гориво към плавателния съд.
10. Металните тръби, способни да генерират електростатични разряди поради движението на течности и газове, се свързват така, че да бъдат електрически непрекъснати по цялата си дължина и се заземяват по подходящ начин.
11. Първичните проводници, предвидени за токове на мълниеразряд, имат минимално напречно сечение от 70 mm² и са от мед или от алуминий с еквивалентна способност за пренасяне при пренапрежение.
12. Вторичните проводници, предназначени за изравняване на статичните разряди, свързване на оборудването и т.н., но не и за пренасяне на мълниеразряди, имат минимално напречно сечение от 5 mm² и са от мед или алуминий с еквивалентна способност за пренасяне при пренапрежение.
13. Електрическото съпротивление между свързани предмети и основната конструкция не надвишава 0,02 Ω, освен когато може да се докаже, че по-високото съпротивление няма да доведе до опасност. Прасето на свързване трябва да има достатъчна площ на напречното сечение, за да пренесе максималния ток, на който е вероятно да бъде подложено, без прекомерни спадове в напрежението.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

12.7 Общи положения

12.7.1 За дублирани потребяващи устройства на основните функции се осигурява разделяне и дублиране на електрическо захранване. По време на нормална експлоатация системите могат да бъдат свързани към един и същ захранващ блок, но трябва да бъдат осигурени съоръжения за лесно разделяне. Всяка система трябва да е в състояние да захранва цялото оборудване, необходимо за поддържане на контрола върху задвижването, управлението, стабилизирването, навигацията, осветлението и вентилацията, и да позволява стартирането на най-големия основен електродвигател при всякаво натоварване. Може да бъде разрешено автоматично прекъсване на връзката, в зависимост от натоварването, между потребяващи устройства на функции, които не са основни.

12.7.2 Аварийен източник на електрическа енергия

Когато основният източник на електрическа енергия е разположен в две или повече отделения, които не са съседни, всяко от които има самостоятелни системи, включително системи за електропредаване и управление, напълно независими една от друга и такива, че пожар или друг инцидент в някое от отделенията няма да повлияе

131

1. ключово за оперативни цели;
2. от вид, който не би възпламенил съответната смес;
3. подходящо за съответното пространство; и
4. подходящо сертифицирано за безопасно използване при прах, изпарения или газове, на които е вероятно да бъде изложено.

12.6.10 При неметални плавателни съдове се спазват следните допълнителни изисквания от .1 до .7, както и изискванията от .8 до .13:

1. Напреженията на електропредаването в плавателния съд могат да бъдат постоянни или променливи ток и не надвишават:
 - 1.1 500 V за готвене, отопление и друго постоянно свързано оборудване;
 - и
 - 1.2 250 V за осветление, вътрешни комуникации и контакти.

Администрацията може да приема по-високи напрежения за целите на задвижването.

2. За разпределение на електрическата енергия се използват двупроводни или трипроводни системи. Могат да се използват и четирипроводни системи с неутрално твърдо заземяване, но без използване на корпуса като обратен проводник. Когато е приложимо, трябва да бъдат спазени и изискванията за 7.5.6.4 или 7.5.6.5.
3. Осигуряват се ефективни средства, така че напрежението да може да бъде прекъснато от всяка верига и пол-верига, както и от всички апарати за предотвратяване на опасности.
4. Електрическото оборудване се проектира така, че да се сведе до минимум възможността за случайно докосване на части под напрежение, въртящи се или движещи се части, както и нагрети повърхности, които могат да причинят изгаряния или да предизвикат пожар.
5. Електрическото оборудване следва да бъде обезопасено по подходящ начин. Вероятността от пожар или опасни последици, произтичащи от повреда на електрическото оборудване, се свежда до приемлив минимум.
6. Номиналната стойност или подходящата настройка на устройството за защита от претоварване за всяка верига трябва да бъде посочена на мястото, на което се намира защитното устройство.
7. Когато е практически невъзможно да се осигурят електрически защитни устройства за някои кабели, захранвани от батерии, например в отделенията за акумулаторни батерии и в пусковите вериги на двигателя, незашитените кабели следва да бъдат възможно най-къси и се вземат специални предпазни мерки за свеждане до минимум на риска от повреди, напр. използване на еднокжильни кабели с допълнителен ръкав върху изоляцията на всяко жило, със защитни клеми.
8. За да се сведе до минимум рискът от пожар, повреди на конструкциите, токов удар и радиосмущения, дължащи се на удар от мълния или

130

3.1 дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от собствена акумулаторна батерия; и

3.2 сирената на плавателния съд, ако се задейства с електричество; за период от 5 часа;

4.1 радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, посочени в 14.13.2; и

4.2 основните електрически инструменти и органи за управление на задвижващия механизъм, ако за такива устройства няма алтернативни източници на енергия;

5 за период от 12 часа - светлините „без управление“; и

6 за период от 10 минути, задвижването на устройствата за управление на поската, включително тези, необходими за насочване на тягата напред и назад, освен ако има ръчна алтернатива, приета от Администрацията като съответстваща на 5.2.3.

12.7.4 За плавателни съдове от категория В наличната електрическа енергия трябва да е достатъчна за захранване на всички функции, които са от съществено значение за безопасността в аварийни ситуации, като се обръща дължимото внимание на тези функции, които могат да бъдат извършвани едновременно. Аварийният източник на електрическа енергия трябва да може, като се вземат предвид пусковите токове и преходният характер на определени натоварвания, да захранва едновременно най-малко следните функции за периодите, посочени по-долу, ако те зависят от източник на електроенергия:

1 за период от 12 часа, аварийно осветление;

1.1 на местата за съхранение, подготовка, спускане и разполагане на спасителните средства и оборудването за качване в тези средства;

1.2 на всички аварийни маршрути като коридори, стълбища, изходи от жилищните и сервизните помещения, пунктове за качване и др.;

1.3 в пътническите отделения;

1.4 в машинните отделения и главните аварийни генераторни отделения, включително техните пунктове за управление;

1.5 в пунктовете за управление;

1.6 на местата за съхранение на пожарникарските екипировки; и

1.7 на рулевото управление;

2 за период от 12 часа:

2.1 навигационните светлини и другите светлини, изисквани от действащите Международни правила за предотвратяване на сблъскванията по море;

133

на електроразпределението от другите или на функциите, изисквани съгласно 12.7.3 или 12.7.4, изискванията на 12.3.1, 12.3.2 и 12.3.4 могат да се считат за изпълнени без допълнителен аварийен източник на електрическа енергия, при условие че:

1 има най-малко един генераторен агрегат, отговарящ на изискванията на 12.3.12 и с достатъчен капацитет, за да отговори на изискванията на 12.7.3 или 12.7.4 във всяко от поне две помещения, които не са съседни;

2 мерките, изисквани от 1 във всяко такова помещение, са еквивалентни на тези, изисквани от 12.3.6.1, 12.3.7 до 12.3.11 и 12.4, така че винаги да има на разположение източник на електрическа енергия за функциите по 12.7.3 или 12.7.4; и

3 генераторните агрегати, посочени в 1, и техните самостоятелни системи са инсталирани така, че една от тях да може да работи след повреда или наводняване в което и да е отделение.

12.7.3 При плавателни съдове от категория А аварийният източник на енергия трябва да може да захранва едновременно следните функции:

1 аварийно осветление за период от 5 часа:

1.1 на местата за съхранение, подготовка, спускане и разполагане на спасителните средства и оборудването за качване в тези средства;

1.2 на всички аварийни маршрути като пасажки, стълбища, изходи от жилищните и сервизните помещения, пунктове за качване и др.;

1.3 на обществените помещения;

1.4 в машинните отделения и помещенията на главните аварийни генератори, включително техните пунктове за управление;

1.5 в пунктовете за управление;

1.6 на местата за съхранение на пожарникарските екипировки; и

1.7 на рулевото управление;

2 за период от 5 часа:

2.1 главните навигационни светлини, с изключение на светлините, които означават „кораб без управление“;

2.2 електрическото вътрешно комуникационно оборудване за издаване на команди на пътниците и екипажа по време на евакуация;

2.3 противопожарната детекторна и обща алармена система и ръчните противопожарни аларми; и

2.4 устройствата за дистанционно управление на пожарогасителни системи, ако са с електрозахранване;

3 за период от 4 часа при прекъснат режим на работа:

132

- аварийния източник на електроенергия най-малко следните функции, ако те зависят от източник на електроенергия:
1. за период от 30 минути - натоварването, посочено в 12.7.3.1, 2 и 3, или в 12.7.4.1, 2 и 3; и
 2. по отношение на водонепроницаемите врати:
 - 2.1 мощност за задвижване на водонепроницаемите врати, но не непременно едновременно, освен ако е осигурен независим временен източник на акумулирана енергия. Енергийният източник следва да е достатъчен капацитет, за да задвижва всяка врата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, при срещуположен крен от 15°;
 - 2.2 захранване на веригите за управление, индикация и сигнализация на водонепроницаемите врати в продължение на половин час.
- 12.7.6 Изискванията на 12.7.5 могат да се считат за изпълнени без инсталиране на преходен източник на аварийна електрическа енергия, ако всяка от функциите по този параграф е с независимо захранване за посочения период от време от акумулаторни батерии, разположени по подходящ начин за използване в аварийна ситуация. Аварийното захранване на уредите и органите за управление на задвижващите системи и системите за управление на посоката трябва да бъде непрекъснато.
- 12.7.7 При плавателни съдове от категория А, които имат ограничени обществени помещения, могат да се приемат принадлежности за аварийно осветление от типа, описан в 12.7.9.1, които отговарят на изискванията на 12.7.3.1 и 12.7.5.1, при условие че е постигнат адекватен стандарт за безопасност.
- 12.7.8 Цялата аварийна система следва периодично да бъде подлагане на изпитване, включително на аварийните потребяващи устройства, изисквани съгласно 12.7.3 или 12.7.4 и 12.7.5, както и изпитване на автоматичните пускови механизми.
- 12.7.9 В допълнение към аварийното осветление по 12.7.3.1, 12.7.4.1 и 12.7.5.1 за всеки плавателен съд с ро-ро помещения:
1. всички обществени помещения и коридори се осигуряват със спомогателно електрическо осветление, което може да работи най-малко 3 часа, когато всички други източници на електроенергия са отказали и при всяко накрояване. Осветлението се инсталира така, че достъгът до аварийните изходи да се вижда лесно. Източникът на енергия за аварийното осветление се състои от акумулаторни батерии, разположени в осветените отделения, и се зарежда постоянно, когато това е възможно, от аварийното разпределително табло. Като алтернатива Администрацията може да приеме всяко друго средство за осветление, което е поне също толкова ефективно.
 2. освен в случаите, когато е осигурено спомогателно аварийно осветление в съответствие с изискванията на .1, във всеки коридор в помещенията на
- Примерният източник на аварийна електрическа енергия, изискван съгласно 12.7.3.1, може да се състои от акумулаторна батерия, разположена по подходящ начин за използване в аварийна ситуация, която работи без презареждане, като същевременно поддържа напрежението на батерията през целия период на разреждане в рамките на 12% над или под номиналното напрежение и е с достатъчна мощност, като е разположена така, че захранва автоматично в случай на повреда на главния или
- 134
- 2.2 електрическото вътрешно комуникационно оборудване за издаване на команди на пътниците и екипажа по време на евакуация;
- 2.3 противопожарната детекторна и обща алармена система и ръчните противопожарни аларми; и
- 2.4 устройствата за дистанционно управление на пожарогасителни системи, ако са с електрозахранване;
3. за период от 4 часа при прекъснат режим на работа:
- 3.1 дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от собствена акумулаторна батерия; и
- 3.2 сирената на плавателния съд, ако се задейства с електричество;
4. за период от 12 часа:
- 4.1 навигационното оборудване по глава 13. Когато това е неоснователно или неприложимо, Администрацията може да отмени това изискване за плавателни съдове с брутен тонаж по-малък от 5000 тона;
- 4.2 основните електрически инструменти и органи за управление на пропускования механизъм, ако за такива устройства няма алтернативни източници на енергия;
- 4.3 една от противопожарните помпи, изисквани съгласно 7.7.5.1;
- 4.4 спринклерната помпа и дренчерната помпа, ако има такива;
- 4.5 аварийната санитина помпа и цялото оборудване, необходимо за работата на електрическите дистанционно управлявани санитинни клапани, както се изисква в глава 10; и
- 4.6 радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, както е посочено в 14.13.2;
5. за период от 30 минути - всички водонепроницаеми врати, които съгласно глава 2 трябва да се задвижват с електричество, заедно с техните индикатори и предупредителни сигнали;
6. за период от 10 минути, задвижването на устройствата за управление на посоката, включително тези, необходими за насочване на тягата напред и назад, освен ако има ръчна алтернатива, приета от Администрацията като съответстваща на 5.2.3.
- 12.7.5 Преходен източник на аварийна електрическа енергия
- Преходният източник на аварийна електрическа енергия, изискван съгласно 12.7.3.1, може да се състои от акумулаторна батерия, разположена по подходящ начин за използване в аварийна ситуация, която работи без презареждане, като същевременно поддържа напрежението на батерията през целия период на разреждане в рамките на 12% над или под номиналното напрежение и е с достатъчна мощност, като е разположена така, че захранва автоматично в случай на повреда на главния или
- 135

ситуации, като се обръща дължимото внимание на тези функции, които могат да бъдат извършвани едновременно. Аварийният източник на електрическа енергия трябва да може, като се вземат предвид пусковите токове и преходният характер на определените натоварвания, да захранва едновременно най-малко следните функции за периода, посочени по-долу, ако те зависят от източник на електроенергия:

- .1 за период от 12 часа, аварийно осветление;
- .1.1 на местата за съхранение на спасителните средства;
- .1.2 на всички аварийни маршрути като коридори, стълбища, изходи от жилищните и сервизните помещения, пунктове за качване и др.;
- .1.3 на обществени помещения, ако има такива;
- .1.4 в машинните отделения и главните аварийни генераторни отделения, включително техните пунктове за управление;
- .1.5 в пунктовете за управление;
- .1.6 на местата за съхранение на пожарникарските експировки; и
- .1.7 на рулевото управление;
- .2 за период от 12 часа:
- .2.1 навигационните светлини и другите светлини, изисквани по силата на действащите Международни правила за предотвратяване на сблъскванията по море;
- .2.2 електрическо оборудване за вътрешни комуникации за съобщения по време на евакуация;
- .2.3 противопожарната детекторна и обща алармена система и ръчните противопожарни аларми; и
- .2.4 устройствата за дистанционно управление на пожарогасителни системи, ако са с електрозахранване;
- .3 за период от 4 часа при прекъснат режим на работа;
- .3.1 дневните сигнални лампи, ако нямат независимо захранване от собствена акумулаторна батерия; и
- .3.2 сирената на плавателния съд, ако се задейства с електричество;
- .4 за период от 12 часа:
- .4.1 навигационното оборудване по глава 13. Когато това е неоснователно или неприложимо, Администрацията може да отмени това изискване за плавателни съдове с брутен тонаж, по-малък от 5000 бруто тона;
- .4.2 основните електрически инструменти и органи за управление на

137

екипажа, във всяко помещение за отход и във всяко работно помещение, в което обикновено има хора, се поставя преносима лампа с презареждаща се батерия.

12.7.10 Разпределителните системи се разполагат по начин, че всяка главна вертикална зона да не пречи на важните функции за осигуряване на безопасността на всяка друга такава зона. Това изискване се счита, че е спазено, ако основната и аварийната захранващи линии, преминаващи през всяка такава зона, са отделени вертикално и хоризонтално и колкото е възможно по-широко.

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

12.8 Общи положения

12.8.1 За дублирани потребяващи устройства на основните функции се осигурява разделяне и дублиране на електрическото захранване. По време на нормална работа тези потребяващи устройства могат да бъдат свързани към едini и същ захранващ блок директно или чрез разпределителни табла или групови стартери, но трябва да бъдат разделени чрез подвижни връзки или други одобрени средства. Всеки захранващ блок трябва да може да захранва цялото оборудване, необходимо за поддържане на управлението на задвижването, рулевото управление, стабилизирането, навигацията, осветлението и вентилацията, и да позволява стартирането на най-големия основен електродвигател при всякаво натоварване. Въпреки това, като се има предвид 12.1.2, може да се приеме частично намаляване на капацитета в сравнение с нормалната работа. Могат да бъдат разрешени нелублирани потребяващи устройства на основни функции, свързани с аварийното разпределително табло пряко или чрез разпределителни табла. Може да бъде разрешено автоматично прекъсване на връзката, в зависимост от натоварването, между потребяващи устройства на функции, които не са основни.

12.8.2 Аварийен източник на електрическа енергия

12.8.2.1 Когато основният източник на електрическа енергия е разположен в две или повече отделения, които не са съседни, всяко от които има самостоятелни системи, включително системи за електроразпределение и управление, напълно независими една от друга и такива, че пожар или друг инцидент в някое от отделенията няма да повлияе на електроразпределението от другите или на функциите, изисквани съгласно 12.8.2.2, изискванията на 12.3.1, 12.3.2 и 12.3.4 могат да се считат за изпълнени без допълнителен аварийен източник на електрическа енергия, при условие че:

- .1 има най-малко един генераторен агрегат, отговарящ на изискванията на 12.3.12, като всеки е с достатъчен капацитет, за да отговаря на изискванията на 12.8.2.2, във всяко от най-малко две съседни помещения;
- .2 мерките, изисквани от .1 във всяко такова помещение, са еквивалентни на тези, изисквани от 12.3.6.1, 12.3.7 до 12.3.11 и 12.4, така че винаги да има на разположение източник на електрическа енергия за функциите по 12.8.2, и
- .3 генераторните агрегати, посочени в .1, и техните самостоятелни системи са инсталирани в съответствие с 12.3.2.

12.8.2.2 Наличната електрическа енергия трябва да е достатъчна за захранване на всички функции, които са от съществено значение за безопасността в аварийни

136

- пропусковния механизъм, ако за такива устройства няма алтернативни източници на енергия;
- 4.3 еднa от противопожарните помпи, изисквани съгласно 7.7.5.1;
- 4.4 спиринклерната помпа и дренчерната помпа, ако има такива;
- 4.5 аварийната саптна помпа и цялото оборудване, необходимо за работата на електрическите дистанционно управлявани саптинни клапани, както се изисква в глава 10; и
- 4.6 радиосъоръженията на плавателния съд и другите товари, както е посочено в 14.13.2;
- 5 за период от 10 минути, задвижването на устройствата за управление на посоката, включително тези, необходими за насочване на тягата напред и назад, освен ако има ръчна алтернатива, приета от Администрацията като съответстваща на 5.2.3.

12.8.2.3 Цялата аварийна система следва периодично да бъде подлагана на изпитване, включително на аварийните потребяващи устройства, изисквани съгласно 12.8.2.2, както и изпитване на автоматичните пускови механизми.

12.8.2.4 Когато аварийният източник на електрическа енергия е генератор, се осигурява преходен източник на аварийна енергия в съответствие с 12.8.3, освен ако автоматичната пускова система и характеристиките на основния двигател са такива, че позволяват на аварийния генератор да работи на пълното си номинално натоварване с възможно най-висока скорост, при условие че е безопасно и практично и не се надвишава максимумът от 45 секунди.

12.8.3 Преходен източник на аварийна електрическа енергия

Преходният източник на аварийна електрическа енергия, изискван съгласно 12.8.2.4, може да се състои от акумулаторна батерия, разположена по подходящ начин за използване в аварийна ситуация, която работи без презареждане, като същевременно поддържа напрежението на батерията през целия период на разреждане в рамките на 12% над или под номиналното напрежение и е достатъчна мощност, като е разположена така, че захранва автоматично в случай на повреда на главния или аварийния източник на електрическа енергия най-малко следните функции, ако те зависят от източник на електроенергия:

- 1 за период от 30 минути - натоварването, посочено в 12.8.2.2.1, 2 и 3; и
- 2 по отношение на водонепроницаемите врати:
- 2.1 мощност за задвижване на водонепроницаемите врати, но не непременно едновременно, освен ако е осигурен независим временен източник на акумулирана енергия. Енергията на източник следва да е с достатъчен капацитет, за да задвижва всяка врата най-малко три пъти, т.е. затваряне-отваряне-затваряне, при срещуположен крен от 15°; и
- 2.2 захранване на веригите за управление, индикация и сигнализация на водонепроницаемите врати в продължение на половин час.

ГЛАВА 13

БОРДОВИ НАВИГАЦИОННИ СИСТЕМИ И ОБОРУДВАНЕ И УСТРОЙСТВА ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА КОРАБА

13.1 Общи положения

13.1.1 Настоящата глава обхваща оборудването, което се отнася до навигацията на плавателния съд, която следва да се различава от безопасното функциониране на плавателния съд. Следващите параграфи определят минималните изисквания.

13.1.2 Оборудването и неговото инсталиране отговарят на изискванията на Администрацията. Администрацията определя до каква степен разпоредбите на настоящата глава не се прилагат за плавателни съдове с брутен тонаж под 150 брутo тона.

честота 3 GHz или, когато Администрацията съете за целесъобразно, втори радар с честота 9 GHz или други средства за определяне и показване на дистанцията и пелените до други плавателни съдове, претястивия, шамандури, брегови линии и навигационни маркировки за подпомагане на корабоплаването и за избягване на сблъсъци, които следва да бъдат функционално независими от посочените в 13.5.1.

13.5.3 Най-малко един радар трябва да бъде снабден с устройства за автоматична радиолокационна прокладка или за автоматично следене, които са подходящи за движението и скоростта на плавателния съд.

13.5.4 Осигуряват се подходящи средства за комуникация между лицето, което следи радара, и лицето, което отговаря за плавателния съд.

13.5.5 Всяка радарна станция следва да бъде подходяща за предвидената скорост на плавателния съд, характеристиките на движение и често срещаните условия на околната среда.

13.5.6 Всяка радарна станция се монтира така, че да бъде подложена на вибрации във възможно най-малка степен.

13.6 Електронни системи за позициониране

Плавателните съдове се оборудват с приемник за получаване на данни от глобални навигационни сателитни системи или наземна радионавигационна система, или други средства, подходящи за използване по всяко време през планираното пътуване за установяване и актуализиране на местоположението на плавателния съд с автоматични средства.

13.7 Индикатор за скоростта на извършване на поворот и индикатор за ъгъла на завъртане на руля

13.7.1 Плавателните съдове с брутен тонаж от 500 или повече брутото тона се оборудват с индикатор за скоростта на извършване на поворот. Индикатор за скоростта на извършване на поворот се осигурява на плавателни съдове с брутен тонаж, по-малък от 500 брутото тона, ако изпитването съгласно приложение 9 показва, че скоростта на извършване на поворот може да надвиши ниво на безопасност 1.

13.7.2 Плавателните съдове се оборудват с индикатор, показващ ъгъла на завъртане на руля. При плавателни съдове без рул индикаторът трябва да показва посоката на тягата на рулевата уредба.

13.8 Морски карти и публикации в областта на корабоплаването

13.8.1 Плавателните съдове се оборудват с морски карти и публикации в областта на корабоплаването за планиране и представяне на маршрута на кораба за планираното пътуване, както и за наблюдение на позициите по време на пътуването; електронна картна информационна система (ECDIS) може да бъде приета като отговаряща на изискванията за носене на карти по настоящия параграф.

13.8.2 Осигуряват се дублиращи системи, за да се отговори на функционалните изисквания на 13.8.1, ако тази функция се изпълнява частично или изцяло с електронни средства.

13.9 Проекторна и дневна сигнална лампа

13.9.1 Плавателните съдове трябва да бъдат оборудвани с най-малко един подходящ

141

13.1.3 Информацията, предоставена от навигационните системи и оборудване, се представя така, че вероятността от погрешно тълкуване да бъде сведена до минимум. Навигационните системи и оборудване дават показания с оптимална точност.

13.2 Компаси

13.2.1 Плавателните съдове се оборудват с магнитен компас, който може да работи без електрическо захранване и който може да се използва за управление. Този компас се монтира на подходяща стойка, съдържаща необходимите коригиращи устройства, и следва да бъде подходящ за характеристиките на скоростта и движението на плавателния съд.

13.2.2 Картата на компаса или репитерът трябва да могат да се разчитат лесно от мястото, от което обикновено плавателният съд се управлява.

13.2.3 Всеки магнитен компас трябва да бъде правилно регулиран и нетоварта таблица или крива на остатъчните девиации трябва да бъдат на разположение по всяко време.

13.2.4 Трябва да се внимава при разполагането на магнитен компас или магнитен сензорен елемент, така че магнитните смущения да бъдат елиминирани или сведени до минимум, доколкото е възможно.

13.2.5 Пътническите плавателни съдове, сертифицирани за превоз на 100 пътници или по-малко, в допълнение към компаса, изискван съгласно 13.2.1, се оборудват с правилно регулирано предаващо устройство за курсоуказване, подходящо за характеристиките на скоростта и движението и района на експлоатация на плавателния съд, което може да предава истинския курс към друго оборудване.

13.2.6 Пътническите плавателни съдове, сертифицирани за превоз на повече от 100 пътници и товарните плавателни съдове, в допълнение към компаса, изискван съгласно 13.2.1, се оборудват с жирокомпас, който е подходящ за характеристиките на скоростта и движението и района на експлоатация на плавателния съд.

13.3 Измерване на скоростта и на изминатото проплаваното разстояние

13.3.1 Плавателните съдове се оборудват с устройство, което може да указва скоростта и проплаваното разстояние.

13.3.2 Устройствата за измерване на скоростта и проплаваното разстояние на плавателните съдове, оборудвани със средство за автоматична радиолокационна прокладка или средства за автоматично следене, трябва да могат да измерват скоростта и изминатото разстояние спрямо водата.

13.4 Ехолот

Плавателните съдове, които не са тип „амфибия“, трябва да бъдат снабдени с ехолот, който да дава индикация за дълбочината с достатъчна точност, за използване, когато плавателните съдове са в режим на водоизместимост.

13.5 Радарни инсталации

13.5.1 Плавателните съдове трябва да бъдат снабдени с най-малко един стабилизирани по азимут радар, работещ на честота от 9 GHz.

13.5.2 Плавателните съдове с брутен тонаж от 500 и повече брутото тона или плавателните съдове, сертифицирани да превозват повече от 450 пътници, също се оборудват с радар с

140

2. получава автоматично такава информация от плавателни съдове със сходно оборудване;

3. наблюдава и следи плавателни съдове; и

4. обменя данни с брегови съоръжения.

13.15.3 Изискванията на 13.15.2 не се прилагат, когато международните споразумения, правила или стандарти предвиждат защита на навигационната информация.

13.15.4 Автоматичната идентификационна система се експлоатира, като се вземат предвид насоките, приети от Организацията.

13.16 Устройство за регистриране на данни за движението на кораба

13.16.1 За да се подпомогне разследването на инциденти, пътничските плавателни съдове, независимо от размера им, и товарните плавателни съдове с брутен тонаж, равен или по-голям от 3000 брутo тона, се оборудват с устройство за регистриране на данните за движението на кораба (VDR).

13.16.2 Системата за регистриране на данни за движението на кораба, включително всички датчици, се подлага на ежегодно изпитване за ефективност. Изпитването се провежда на одобрено съоръжение за изпитване или обслужване, за да се проверят точността, устойчивостта и възстановимостта на записаните данни. Освен това се провеждат изпитвания и проверки, за да се определи годността за експлоатация на всички защитни заражделения и устройства за откриване на местоположението. Копие от сертификата за съответствие, издаден от съоръжението за изпитване, в който се посочват датата на съответствие и приложимите стандарти за ефективност, се съхранява на борда на плавателния съд.

13.17 Одобрение на системи и оборудване и стандарти за ефективност

13.17.1 Всяко оборудване, за което се прилага настоящата глава, е от тип, одобрен от Администрацията. Това оборудване съответства на стандарти за ефективност, които са поне толкова стриктни, колкото са тези, приети от Организацията

13.17.2 Администрацията изисква производителите да разполагат със система за контрол на качеството, проверена от компетентен орган, за да се осигури непрекъснато съответствие с условията за одобрение на типа. Като алтернатива, Администрацията може да използва процедури за проверка на крайния продукт, когато съответствието със сертификата за одобрение на типа се проверява от компетентен орган, преди продуктът да бъде инсталиран на борда на плавателния съд.

13.17.3 Преди да даде одобрението си за навигационни системи или оборудване с нови характеристики, които не са обхванати от настоящата глава, Администрацията следва да се увери дали тези характеристики поддържат функции, които са поне толкова ефективни, колкото изискваните по силата на настоящата глава.

13.17.4 Когато оборудване, за което Организацията е разработила стандарти за ефективност, се превозва на плавателни съдове в допълнение към елементите на оборудването, изисквани по силата на настоящата глава, това допълнително оборудване подлежи на одобрение и, доколкото е възможно, следва да отговаря на стандарти за ефективност, които не са по-малко стриктни от приетите от Организацията.

прожектор, който да може да се контролира от работната станция.

13.9.2 Във всеки един момент в работното отделение се осигурява и поддържа една преносима дневна сигнална лампа.

13.10 Оборудване за нощно виждане

Когато експлоатационните условия налагат осигуряването на оборудване за нощно виждане, таква оборудване трябва да бъде осигурено.

13.11 Рулево управление и индикатор(и) на задвижването

13.11.1 Рулевото управление се проектира така, че плавателният съд да се завърта в същата посока като штурвала, руля, джойстика или лоста за управление.

13.11.2 Плавателните съдове се оборудват със средства за показване на режима на популсивната уредба.

13.11.3 Плавателните съдове с аварийни рулеви пунктове се оборудват с устройства за подаване на визуални данни от компаса към аварийните рулеви пунктове.

13.12 Автоматично управление по курса (автопилот)

13.12.1 Плавателните съдове се оборудват с автоматично управление по курса (автопилот).

13.12.2 Следва да се осигурят механизми за преминаване от автоматичен към ръчен режим с ръчно управление.

13.13 Радиолокационен отражател

Ако е възможно, плавателните съдове с брутен тонаж от 150 или по-малко брутo тона се оборудват с радиолокационен отражател или с други средства, които подпомагат откриването от кораби, плаващи с помощта на радар с честота 9 GHz и 3 GHz.

13.14 Система за акустично приемане

Когато мостикът на плавателния съд е напълно затворен и ако Администрацията не реши друго, плавателният съд се оборудва със система за акустично приемане или други средства, които позволяват на вахтения офицер да чува звукови сигнали и да определя посоката им.

13.15 Автоматична идентификационна система (AIS)

13.15.1 Плавателните съдове се оборудват със автоматична идентификационна система.

13.15.2 Автоматичната идентификационна система:

1. предоставя автоматично на подходящо оборудваните брегови станции, други плавателни съдове и въздухоплавателни средства информация, включително относно идентичността, вида, местоположението, курса, скоростта, навигационното състояние и друга информация, свързана с безопасността;

Международната морска спътникова организация (Immarsat), приета на 03 септември 1976 г.

8. „Международна NAVTEX услуга“ означава координирано излъчване и автоматично приемане на информация за морската безопасност на 518 kHz посредством теснотелентова телеграфия с директно печатане, използваща английски език.
 9. „Локализиране“ означава откриването на кораби, плавателни съдове, въздухоплавателни средства, групи или лица в беда.
 10. „Информация за морската безопасност“ означава навигационни и метеорологични предупреждения, метеорологични прогнози и други спешни съобщения, свързани с безопасността, предавани на кораби и плавателни съдове.
 11. „Спътникова услуга в полярна орбита“ означава услуга, която се базира на спътници в полярна орбита, които получават и предават сигнали за бедствие от сателитни аварийни радиостанции, излъчващи сигнали за насочване, и които посочват тяхното местоположение.
 12. „Правилник за радиосъобщенията“ означава правилникът за радиосъобщенията, приложен или считан за приложен към Международната конвенция за телекомуникациите, която е в сила в дадения момент.
 13. „Морски район A1“ означава зона в рамките на радиотелефонното покритие на най-малко една УКВ брегова станция, в която има непрекъснато сигнализиране чрез цифрово изборително повикване, както може да бъде определено от договарящо се правителство по Конвенцията.
 14. „Морски район A2“ означава зона, с изключение на морски район A1, в рамките на радиотелефонното покритие на най-малко една СВ брегова станция, в която има непрекъснато сигнализиране чрез цифрово изборително повикване, както може да бъде определено от договарящо се правителство по Конвенцията.
 15. „Морски район A3“ означава зона, с изключение на морски райони A1 и A2, в рамките на покритието на геостационарен спътник Immarsat, в който има непрекъснато сигнализиране.
 16. „Морски район A4“ означава зона извън морски райони A1, A2 и A3.
- 14.2.2. Всички други термини и съкращения, които се използват в настоящата глава и които са определени в Правилника за радиосъобщенията и в Международната конвенция за издирване и спасяване по море (SAR) от 1979 г., с измененията, имат значението, определено в този Правилник и Конвенцията SAR.

14.3 Освобождения

- 14.3.1. Силно се препоръчва да няма отклонения от изискванията на настоящата глава, въпреки това Администрацията, съвместно с държавата на базовото пристанище, може да разреши частично или условно освобождаване на отделни плавателни съдове от изискванията на 14.7 до 14.11, при условие че:

1. тези плавателни съдове отговарят на функционалните изисквания на 14.5; и

145

ГЛАВА 14

РАДИОКОМУНИКАЦИИ

14.1 Приложение

14.1.1. Освен ако изрично не е предвидено друго, настоящата глава се прилага за всички плавателни съдове, посочени в 1.3.1 и 1.3.2.

14.1.2. Настоящата глава не се прилага за плавателни съдове, за които настоящият Кодекс би се прилагал, ако тези плавателни съдове плават в района на Големите езера в Северна Америка и техните прилежащи и приточни води на изток до долния изход на шлюза Сейнт Ламбърт в Монреал, провинция Квебек, Канада.

14.1.3. Нито една разпоредба в настоящата глава не пречи на използването от страна на плавателни съдове, спасителни средства или лица в беда на каквито и да било средства, с които разполагат, за да привлекат внимание, да обявят местоположението си и да получат помощ.

14.2 Термини и дефиниции

14.2.1. За целите на настоящата глава следните термини имат значението, определено по-долу:

1. „Съобщения от мостик до мостик“ означава комуникации за безопасност между плавателни съдове и кораби от мостото, от което плавателният съд обикновено се управлява.
2. „Непрекъсната вахта“ означава, че съответната радиовахта не се прекъсва, освен за кратки интервали, когато приемането на плавателния съд е нарушено или блокирано от собствените му комуникации или когато съобщенията са подложени на периодична поддръжка или проверки.
3. „Цифрово изборително повикване“ означава техника, използваща цифрови кодове, която дава възможност на радиостанцията да установи контакт и да предава информация на друга станция или група станции, като се спазват съответните препоръки на Сектора за радиосъобщения на Международния съюз по далекосъобщения.
4. „Телеграфия с директно печатане“ са автоматизирани телеграфски техники, които отговарят на съответните препоръки на Сектора за радиосъобщения на Международния съюз по далекосъобщения.
5. „Общи радиокомуникации“ означава оперативен и обществен кореспондентски трафик, различен от съобщения за бедствие, спешност и безопасност, осъществявани по радиовръзка.
6. „Идентичности на световната морска система за бедствия и безопасност“ означава идентичности на морските мобилни услуги, позивни на плавателния съд, Immarsat идентичности и идентичност на серийен номер, които могат да бъдат предавани от оборудването на плавателния съд и използвани за идентифициране на плавателния съд.
7. „Immarsat“ е организацията, създадена с Конвенцията за

144

14.6 Радиосредства

14.6.1 Всеки плавателен съд се оборудва с радиосредства, които отговарят на функционалните изисквания, посочени в 14.5, по време на цялото му планирано пътуване и, освен ако не е освободен съгласно 14.3, на изискванията на 14.7 и, съобразно съответния морски район или райони, през които преминава по време на планираното си пътуване, на изискванията на 14.8, 14.9, 14.10 или 14.11.

14.6.2 Всяко радиосредство:

- .1 е разположено така, че смущения от механичен, електрически или друг характер да не влияят на правилното му използване и да се осигури електроматнитна съвместимост и избягване на взаимодействие с други съоръжения и системи;
- .2 е разположено така, че да осигурява възможно най-висока степен на безопасност и оперативна надеждност;
- .3 е защитено срещу вредното въздействие на водата, екстремните температури и другите неблагоприятни условия на околната среда;
- .4 е снабдено с надеждно и постоянно електрическо осветление, независимо от основните източници на електрическа енергия, за подходящо осветяване на органите за управление на радиосредството; и
- .5 е ясно обозначено с позивната, идентичността на корабната станция и други кодове, необходими за използването на радиосредството.

14.6.3 Контролът на УКВ радиотелефонните канали, необходими за безопасността на корабоплаването, се осигурява на шурманския мостик, който е близко до командния пункт, и когато е необходимо, се осигуряват съоръжения, позволяващи радиокомуникации от крилата на шурманския мостик. За изпълнение на последната разпоредба може да се използва преносимо УКВ оборудване.

14.6.4 В пътническите плавателни съдове на командния пункт се инсталира аварийен панел за бедствия. Този панел трябва да съдържа един бутон, който при натискане задейства сигнал за бедствие, като използва всички радиокомуникационни средства, изисквани на борда за тази цел, или един бутон за всяко отделно средство. Панелът трябва ясно и визуално да указва при всяко натискане кой бутон или бутони са били натиснати. Осигуряват се средства за предотвратяване на неволно задействане на бутона или бутоните. Ако като вторично средство за сигнализиране за бедствие се използва сателитен EPIRB, който не се активира дистанционно, е приемливо да има инсталиран допълнителен EPIRB в рулевата рубка в близост до командния пункт.

14.6.5 В пътническите плавателни съдове информацията за местоположението на плавателния съд се предоставя непрекъснато и автоматично на цялото радиокомуникационно оборудване, която се включва при първоначалния сигнал за бедствие при натискане на бутона или бутоните на аварийния панел.

14.6.6 В пътническите плавателни съдове на командния пункт се инсталира панел за сигнализиция при бедствия. Панелът за сигнализиция при бедствия осигурява визуална и звукова индикация за всеки сигнал за бедствие или сигнали за бедствие, получени на

147

- .2 Администрацията е взела предвид ефекта, който тези освобождавания могат да оказват върху общата ефективност на обслужването за безопасността на всички кораби и плавателни съдове.

14.3.2 Освобождаване може да бъде предоставено съгласно 14.3.1 само:

- .1 ако условията, засягащи безопасността, са такива, че правят пълното прилагане на 14.7 до 14.11 необосновано или ненужно; или
- .2 при изключителни обстоятелства, за едно пътуване извън морския район или морските райони, за които плавателният съд е оборудван.

14.4.3 Всяка Администрация представя на Организацията във възможно най-кратък срок след 1 януари всяка година доклад, в който се посочват всички освобождавания, предоставени съгласно 14.3.1 и 14.3.2 през предходната календарна година, и причините за предоставянето на тези освобождавания.

14.4 Идентичности на Световната морска система за бедствия и безопасност

14.4.1 Настоящият раздел се прилага за всички плавателни съдове, извършващи пътувания.

14.4.2 Всяка Администрация се задължава да гарантира, че са взети подходящи мерки за регистриране на идентичностите на Световната морска система за бедствия и безопасност и за предоставяне на 24-часова информация за тези идентичности на координационните центрове за спасяване. Когато е целесъобразно, Администрацията уведомява международните организации, поддържащи регистър на тези идентичности.

14.5 Функционални изисквания

14.5.1 Всеки плавателен съд, докато е в морето, трябва да може:

- .1 с изключение на предвиденото в 14.8.1.1 и 14.10.1.4.3, да предава сигнали за бедствие от кораба към брега чрез най-малко две отделни и независими устройства, всяко от които използва различна радиокомуникационна услуга;
- .2 да получава сигнали за бедствие от брега към кораба;
- .3 да предава и получава сигнали за бедствие от кораба към кораба;
- .4 да предава и получава координирани съобщения при издирване и спасяване;
- .5 да предава и получава съобщения на място;
- .6 да предава и, както се изисква от 13.5, да получава сигнали за локализиране;
- .7 да предава и получава информация за морската безопасност;
- .8 да предава и получава общи радиокомуникации към и от брегови радиосистеми или мрежи съобразно 14.15.8; и
- .9 да предава и получава съобщения от мостик до мостик.

146

борда, и също така посочва чрез коя радиокомуникационна служба са получени сигналите за бедствие.

14.7 Радиооборудване: общи положения

14.7.1 Всеки плавателен съд е оборудван със следното:

- .1 UKB радиостанция, която предава и приема;
- .1.1 Цифрово избирателно повикване на честота 156,525 MHz (канал 70).
Трябва да е възможно излъчването на сигнал за бедствие по канал 70 от обичайната точка на управление на кораба; и
- .1.2 Радиотелефония на честоти 156,300 MHz (канал 6), 156,650 MHz (канал 13) и 156,800 MHz (канал 16);
- .2 радиоинсталация, способна да поддържа непрекъснато цифрово избирателно повикване по UKB канал 70, който може да бъде отделена или комбинирана с тази по 14.7.1.1.1;
- .3 радарен транспондер, способен да работи в обхвата 9 GHz, който:

- .3.1 се съхранява така, че за може лесно да се използва; и
- .3.2 може да бъде един от изискваните по 8.2.1.2 за спасителни съдове;
- .4 приемник, който може да приема сигнали от международната система NAVTEX, ако плавателният съд извършва пътувания в район, обхванат от международната система NAVTEX;
- .5 радиосъоръжение за приемане на информация за морска безопасност от системата за разширено групово повикване Inmarsat, ако плавателният съд извършва пътувания в район от покритието на Inmarsat, но който не е обхванат от международната система NAVTEX. Въпреки това плавателните съдове, които извършват изключително пътувания в райони, където се предоставя информационна услуга с информация за морска безопасност чрез високочестотна директнопечатна радиотелеграфия и които са снабдени с оборудване, което може да получава сигнали от такава услуга, могат да бъдат освободени от това изискване;
- .6 при спазване на разпоредбите на 14.8.3, сателитен аварийен радиобуй за посочване на местоположението, (сателитен EPIRB), който:

- .6.1 да може да предава сигнал за бедствие чрез спътникова услуга в полярна орбита, работеща в обхват 406 MHz, или, ако плавателният съд извършва пътувания само в рамките на покритието на Inmarsat, чрез геостационарната спътникова услуга Inmarsat, работеща в обхват 1,6 GHz;
- .6.2 е монтирана на леснодостъпно място;
- .6.3 лесно се освобождава ръчно и може да се пренесе от едно лице в спасителен съд;
- .6.4 може да плава свободно, ако плавателният съд потъне и да се

148

- .6.5 може да се активира ръчно.

14.7.2 Всеки пътнически плавателен съд се оборудва със средства за дуплосонна радиокомуникация на място за целите на издържането и спасяването, като се използват аеронавигационните честоти 121,5 MHz и 123,1 MHz от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд.

14.8 Радиооборудване: морски район A1

14.8.1 Овен че отговаря на изискванията на 14.7, всеки плавателен съд, извършващ пътувания изключително в морски район A1, се оборудва с радиосредство, което може да заедства предаване на сигнали за бедствие от кораба към брега от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд, което работи:

- .1 на UKB честота с цифрово избирателно повикване; това изискване може да бъде изпълнено от EPIRB, посочен в 14.8.3, или чрез инсталиране на EPIRB в близост до, или чрез дистанционно задействане, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд; и
- .2 чрез спътникова услуга в полярна орбита на 406 MHz; това изискване може да бъде изпълнено от сателитния EPIRB, посочен в 14.7.1.6, или чрез инсталиране на EPIRB в близост до, или чрез дистанционно задействане, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд;
- .3 ако плавателният съд извършва пътувания в рамките на покритието на СВ бретовите станции, оборудвани със цифрово избирателно повикване, на СВ с помощта на цифрово избирателно повикване; или
- .4 на KV с помощта на цифрово избирателно повикване; или
- .5 чрез геостационарната спътникова услуга Inmarsat; това изискване може да бъде изпълнено чрез:

- .5.1 кораба наземна станция Inmarsat; или
- .5.2 сателитен EPIRB, изискван съгласно 14.7.1.6, чрез инсталиране на сателитния EPIRB в близост до мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд, или чрез дистанционно активиране.

14.8.2 UKB радиосредството, изисквано по силата на 14.7.1.1, трябва също да е в състояние да предава и приема общи радиокомуникации чрез радиотелефония.

14.8.3 Плавателните съдове, извършващи пътувания изключително в морски район A1, могат да пренасят, вместо сателитния EPIRB, изискван по силата на 14.7.1.6, EPIRB, който:

- .1 може да предава сигнал за бедствие чрез цифрово избирателно повикване на UKB канал 70 и с възможност за локализиране посредством радарен транспондер, работещ в обхват 9 GHz;
- .2 е монтиран на леснодостъпно място;

149

- 3 лесно се освобождава ръчно и може да се пренесе от едно лице в спасителен съд;
- 4 може да плава свободно, ако плавателният съд потъне и да се активира автоматично, когато е във водата; и
- 5 може да се активира ръчно.

14.9 Радиооборудване: морски райони A1 и A2

14.9.1 Освен че отговаря на изискванията на 14.7, всеки плавателен съд, който извършва пътувания извън морски район A1, но остава в морски район A2, се оборудва със следното:

- 1 СВ радиосредство, способно да предава и приема, за целите на сигнализацията при бедствие и на безопасността, на честотите:
 - 1.1 2187,5 kHz с помощта на цифрово избирателно повикване; и
 - 1.2 2182 kHz с помощта на радиотелефония;
- 2 радиосредство, способно да поддържа непрекъснато цифрово избирателно повикване на честота 2187,5 kHz, което може да бъде отделено или комбинирано с честотата, изисквана съгласно 14.9.1.1; и
- 3 средства за задействане на предаването на сигнали за бедствие от кораба към брега от радиослужба, различна от СВ, която работи:
 - 3.1 чрез спътникова услуга в полярна орбита на 406 MHz; това изискване може да бъде изпълнено от сателитния EPIRB, посочен в 14.7.1.6, или чрез инсталиране на EPIRB в близост до, или чрез дистанционно задействане, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд; или
 - 3.2 на KB с помощта на цифрово избирателно повикване; или
 - 3.3 чрез геостационарната спътникова услуга Inmarsat; това изискване може да бъде изпълнено чрез:
 - 3.3.1 оборудването, описано в 14.9.3.2; или
 - 3.3.2 сателитен EPIRB, изискван съгласно 14.7.1.6, чрез инсталиране на сателитния EPIRB в близост до мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд, или чрез дистанционно активиране.

14.9.2 Трябва да е възможно предаването на сигнали за бедствие от радионинсталациите, описани в 14.9.1.1 и 14.9.1.3, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд.

- 14.9.3 Освен това плавателният съд следва да бъде в състояние да предава и приема общи радиосъобщения чрез радиотелефония или телеграфия с директно буквопечатане чрез:
 - 1 радиосредство, работещо на честоти между 1605 kHz и 4000 kHz или между 4000 kHz и 27500 kHz; това изискване може да бъде изпълнено чрез добавяне на тази възможност в оборудването, изисквано съгласно 14.9.1; или
 - 2 корабна наземна станция Inmarsat.

14.10 Радиооборудване: морски райони A1, A2 и A3

14.10.1 Освен че отговаря на изискванията на 14.7, всеки плавателен съд, извършващ пътувания извън морски райони A1 и A2, но оставащ в морски район A3, ако не отговаря на изискванията на 14.10.2, се оборудва със следното:

- 1 корабна наземна станция Inmarsat с възможност за:
 - 1.1 предаване и приемане на съобщения за бедствие и безопасност чрез телеграфия с директно буквопечатане;
 - 1.2 иницииране и приемане на приоритетни позиви за бедствие;
 - 1.3 наблюдение на сигнали за бедствие от брега към кораба, включително тези, насочени към конкретно определени географски зони; и
 - 1.4 предаване и приемане на общи радиокommunikации чрез радиотелефония или телеграфия с директно буквопечатане;
- 2 СВ радиосредство, способно да предава и приема, за целите на сигнализацията при бедствие и на безопасността, на честотите:
 - 2.1 2187,5 kHz с помощта на цифрово избирателно повикване; и
 - 2.2 2182 kHz с помощта на радиотелефония;
- 3 радиосредство, способно да поддържа непрекъснато цифрово избирателно повикване на честота 2187,5 kHz, която може да бъде отделена или комбинирана с честотата, изисквана съгласно 14.10.1.2.1; и
- 4 средства за задействане на предаването на сигнали за бедствие от кораба към брега от радиослужба, която работи:
 - 4.1 чрез услуга в полярна орбита на 406 MHz; това изискване може да бъде изпълнено от сателитния EPIRB, посочен в 14.7.1.6, или чрез инсталиране на EPIRB в близост до, или чрез дистанционно задействане, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд; или
 - 4.2 на KB с помощта на цифрово избирателно повикване; или
 - 4.3 чрез геостационарната спътникова услуга Inmarsat, чрез допълнителна корабна наземна станция или чрез сателитен EPIRB, изискван съгласно 14.7.1.6, или чрез инсталиране на сателитен EPIRB в близост до мястото, от което плавателният съд обикновено се управлява, или чрез дистанционно активиране.

14.10.2 Освен че отговаря на изискванията на 14.7, всеки плавателен съд, извършващ пътувания извън морски райони A1 и A2, но оставащ в морски район A3, ако не отговаря на изискванията на 14.10.1, се оборудва със следното:

14.10.2 г., с изключение на това, че оборудването, посочено в 14.10.2.3.2, не се приема като алтернатива на изискването по 14.10.2.3.1, което винаги следва да бъде налично. Освен това плавателните съдове, извършващи пътувания във венчски морски райони, трябва да отговарят на изискванията на 14.10.3.

14.12 Вахта

14.12.1 Всеки плавателен съд, докато е в морето, трябва да поддържа постоянна вахта:

1. на УКВ канал 70 за цифрово избирателно повикване, ако плавателният съд, в съответствие с изискванията на 14.7.1.2, е оборудван с УКВ радиосредство;
2. чрез цифрово избирателно повикване на честотата 2187,5 kHz за бедствие и безопасност, ако плавателният съд, в съответствие с изискванията на 14.9.1.2 или 14.10.1.3, е оборудван със СВ радионинсталация;
3. чрез цифрово избирателно повикване на честотите 2187,5 kHz и 8414,5 kHz за бедствие и безопасност, както и цифрово избирателно повикване на поне една от честотите 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz или 16804,5 kHz за бедствие и безопасност, съответстващи на часа и географското местоположение на плавателния съд, ако плавателният съд, в съответствие с изискванията на 14.10.2.2 или 14.11, е оборудван със СВКВ радиосредство. Тази вахта може да се поддържа със сканиращ приемник, и
4. за сателитни сигнали за бедствие от кораба към брега, ако плавателният съд, в съответствие с изискванията на 14.10.1.1, е оборудван с корабна наземна станция Inmarsat.

14.12.2 Всеки плавателен съд, докато е в морето, поддържа радиовахта за сигнали с информация за морска безопасност на подходящата честота или честоти, на които тази информация се излъчва за района, в който плава плавателният съд.

14.12.3 До 1 февруари 2005 г. всеки плавателен съд, когато е в морето, продължава да поддържа, когато е възможно, непрекъснато прослушване на УКВ канал 16. Тази вахта се поддържа на мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд.

14.13 Източници на енергия

14.13.1 По всяко време, докато плавателният съд е в морето, трябва да е налично електрозахранване, достатъчно за експлоатация на радиосредствата и за зареждане на венчски батерии, използвани като част от резервен източник на енергия за радиосредствата.

14.13.2 На всеки плавателен съд се осигуряват резервни и аварийни източници на енергия за захранване на радиосредствата с цел провеждане на радиокомуникации за бедствие и безопасност в случай на повреда на основните и аварийните източници на електрическа енергия на плавателния съд. Резервният източник на енергия трябва да е достатъчен за едновременно експлоатация на УКВ радиосредството по 14.7.1.1 и според случая за морския район или морските райони, за които плавателният съд е оборудван, или на СВ радиосредството по 14.9.1.1; СВ/КВ радиосредството по 14.10.2.1 или 14.11, или корабната наземна станция Inmarsat по 14.10.1.1, и всяко от допълнителните натоварвания, споменати в 14.13.5 и 14.13.8, за период от най-малко 1 час.

14.13.3 Резервният източник на енергия е независим от задвижващата мощност на плавателния съд и електрическата система на плавателния съд.

153

1. СВ/КВ радиосредство, способно да предава и приема за целите на сигнализацията при бедствие и на безопасността на венчски честоти за бедствие и безопасност в честотните ленти между 1605 kHz и 4000 kHz и между 4000 kHz и 27500 kHz:

- 1.1 с помощта на цифрово избирателно повикване;
- 1.2 с помощта на радиотелефония; и
- 1.3 с помощта на телеграфия с директно буквопечатане;
2. оборудване, способно да поддържа цифрово избирателно повикване на 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, и цифрово избирателно повикване на поне една от честотите за бедствие и безопасност 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz или 16804,5 kHz по всяко време, трябва да е възможно да се избере една от тези честоти за бедствие и безопасност за цифрово избирателно повикване. Това оборудване може да бъде отделно или комбинирано с оборудването, изисквано съгласно 14.10.2.1;
3. средства за задействане на предаването на сигнали за бедствие от кораба към брега от радиокомуникационна услуга, различна от КВ, която работи:
- 3.1 чрез спътникова услуга в полярна орбита на 406 MHz; това изискване може да бъде изпълнено от сателитния EPIRB, посочен в 14.7.1.6, или чрез инсталиране на EPIRB в близост до, или чрез дистанционно задействане, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд; или
- 3.2 чрез геостационарната спътникова услуга Inmarsat, това изискване може да бъде изпълнено чрез:

- 3.2.1 корабна наземна станция Inmarsat; или
- 3.2.2 сателитен EPIRB, изискван съгласно 14.7.1.6, чрез инсталиране на сателитния EPIRB в близост до мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд, или чрез дистанционно активиране; и

4. освен това плавателният съд трябва да може да предава и приема общи радиокомуникации чрез радиотелефония или телеграфия с директно буквопечатане чрез СВ/КВ радиосредство, работещо на честоти в радиочестотните ленти между 1605 kHz и 4000 kHz и между 4000 kHz и 27500 kHz. Това изискване може да бъде изпълнено чрез добавяне на тази възможност в оборудването, изисквано съгласно 14.10.2.1.

14.10.3 Трябва да е възможно предаването на сигнали за бедствие от радиосредствата, описани в 14.10.1.1, 14.10.1.2, 14.10.1.4, 14.10.2.1 и 14.10.2.3, от мястото, от което обикновено се управлява плавателният съд.

14.11 Радиооборудване: морски райони A1, A2, A3 и A4

Освен че отговарят на изискванията на 14.7, плавателните съдове, извършващи пътувания във венчски морски райони, се оборудват с радиосредствата и оборудването, посочени в

152

ефективност, които са поне толкова стриктни, колкото са тези, приети от Организацията.

14.15 Изисквания към техническото обслужване

14.15.1 Оборудването се проектира така, че главните блокове да могат лесно да бъдат подменени без сложно калибриране или повторно регулиране.

14.15.2 Когато е приложимо, оборудването се изгражда и монтира така, че да е лесно достъпно за целите на проверката и бордовата поддръжка.

14.15.3 Предоставя се подходяща информация, за да се даде възможност оборудването да бъде правилно експлоатирано и поддържано, като се вземат предвид препоръките на Организацията.

14.15.4 Осигуряват се подходящи инструменти и резервни части за поддръжка на оборудването.

14.15.5 Администрацията следва да гарантира, че радиооборудването по настоящата глава се поддържа, за да се осигури съответствието с функционалните изисквания, посочени в 14.5, и за да се отговори на препоръчителните стандарти за ефективност на такава оборудване.

14.15.6 При плавателни съдове, извършващи пътувания в морски райони A1 и A2, наличността се осигурява чрез използване на методи като дублиране на оборудване, брегова поддръжка или възможност за електронна поддръжка в открито море, или чрез комбинация от тях, в зависимост от решението на Администрацията.

14.15.7 При плавателни съдове, извършващи пътувания в морски райони A3 и A4, наличността се осигурява чрез използване на комбинация от най-малко два метода като дублиране на оборудване, брегова поддръжка или възможност за електронна поддръжка в открито море, които могат да бъдат одобрени от Администрацията, като се вземат предвид препоръките на Организацията.

14.15.8 Въпреки това, за плавателни съдове, опериращи единствено между пристанища, където са налице подходящи съоръжения за брегова поддръжка на радионистащите и при условие че пътуването между две такива пристанища не надвишава 6 часа, Администрацията може да освободи тези плавателни съдове от изискването да използват най-малко два метода за поддръжка. За такива плавателни съдове се използва най-малко един метод на поддръжка.

14.15.9 Въпреки че се предприемат всички разумни стъпки за поддръжане на оборудването в ефективно работно състояние, за да се гарантира съответствие с всички функционални изисквания, посочени в 14.5, не се счита, че неизправността на оборудването за поддръжане на общите радиокommunikации, изисквани съгласно 14.8, прави плавателния съд негоден за плаване или като причина за забавяне на плавателния съд в пристанища, където ремонтните съоръжения не са леснодостъпни, при условие че плавателният съд е в състояние да изпълнява всички функции за сигнализация при бедствие и безопасност.

14.15.10 Спътниковите EPRB се изпитват през интервали, ненадвишаващи 12 месеца, за всички аспекти на експлоатационната ефективност, като се обръща особено внимание на стабилността на честотата, силата на сигнала и кодирането. Въпреки това в случаите, когато това изглежда правилно и оправдано, Администрацията може да удължи този срок до 17 месеца. Изпитването може да се проведе на кораба или в одобрен пункт за

155

14.13.4 Когато, в допълнение към УКВ радиосредството, две или повече от другите радиосредства, посочени в 14.13.2, са свързани с резервния източник или източници на енергия, те са в състояние едновременно да захранват, за периода, определен в 14.13.2, УКВ радиосредството и:

1. всички други радиосредства, които могат да бъдат свързани с резервния източник на енергия по същото време; или

2. радиосредствата, консумиращи най-много енергия, ако само едно от другите радиосредства е свързано с резервния източник на енергия по същото време като УКВ радиосредството.

14.13.5 Резервният източник на енергия може да се използва за осигуряване на електрическото осветление, изисквано съгласно 14.6.2.4.

14.13.6 Когато резервният източник на енергия се състои от акумулаторна батерия или батерии:

1. се осигуряват механизми за автоматично зареждане на тези батерии, които следва да могат да се презареждат до изисквания минимален капацитет в рамките на 10 часа; и

2. се проверява капацитетът на акумулаторната батерия или батерии, като се използва подходящ метод, на интервали, ненадвишаващи 12 месеца, когато плавателният съд не е в морето.

14.13.7 Разположението и инсталирането на акумулаторните батерии, които осигуряват резервен източник на енергия, е такава, че да гарантира:

1. най-високата степен на захранване;

2. разумен срок на експлоатация;

3. безопасност;

4. че температурата на акумулаторната батерия остава в рамките на спецификациите на производителя, независимо дали е в режим на зареждане или на празен ход; и

5. че когато са напълно заредени, акумулаторните батерии осигуряват поне минимално изискваните часовے работни при всякакви метеорологични условия.

14.13.8 Ако е необходимо непрекъснато подаване на информация от навигационното или другото оборудване на плавателния съд към радиосредство по настоящата глава, за да се гарантира правилното му функциониране, включително навигационния приемник, посочен в 14.18, се осигуряват механизми за гарантиране на непрекъснатото предоставяне на такава информация в случай на повреда на основния или аварийния източник на електроенергия на плавателния съд.

14.14 Стандарти за ефективност

14.14.1 Всяко оборудване, за което се прилага настоящата глава, е от тип, одобрен от Администрацията. Това оборудване съответства на подходящите стандарти за

154

изпитване или обслужване.

14.16 Радиоперсонал

14.16.1 Всеки плавателен съд разполага с персонал, квалифициран съгласно изискванията на Администрацията за целите на радиокомуникациите в условията на бедствие или опасност. Персоналът следва да притежава свидетелствата, посочени в Правилника за радиообщенията, като един от тях се определя за главен отговорник за радиокомуникациите при бедствие.

14.16.2 При пътнически плавателни съдове се назначава най-малко едно лице, квалифицирано в съответствие с 14.16.1, което да изпълнява само радиокомуникационни задължения при бедствия.

14.17 Радионаписи

За всички инциденти, свързани с радиокомуникационната услуга, които са от значение за безопасността в морето, се води регистър, одобрен от Администрацията и съобразно изискванията на Правилника за радиообщенията.

14.18 Актуализиране на позиция

Всяко двупосочно комуникационно оборудване, превозвано на борда на плавателния съд, за което се прилага настоящата глава, което може автоматично да включи данни за местоположението на плавателния съд в сигнала за бедствие, автоматично получава тази информация от вътрешен или външен навигационен приемник, ако е монтиран такъв. Ако такъв приемник не е монтиран, местоположението на плавателния съд и времето, когато това местоположение е било точно, се актуализират ръчно през интервали, ненадвишаващи 4 часа, докато плавателният съд е в движение, така че то винаги да е готово за предаване от оборудването.

ГЛАВА 15

РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА РАБОТНОТО ПОМЕЩЕНИЕ

15.1 Дефиниции

15.1.1 „Оперативна зона“ е работното помещение и онези части на плавателния съд от двете страни и в близост до работното помещение, които се простират към борда на плавателния съд.

15.1.2 „Работна станция“ е позиция, при която се изпълняват една или няколко задачи, съставляващи конкретна дейност.

15.1.3 „Докинг работна станция“ е място, оборудвано с необходимите средства за скачане на плавателния съд.

15.1.4 „Основни органи за управление“ са всички контролни уреди, необходими за безопасната експлоатация на плавателния съд, когато той е в движение, включително тези, които са необходими при аварийна ситуация.

15.2 Общи положения

Конструкцията и разположението на отделеното, от което екипажът управлява

156

плавателния съд, са такива, че да позволяват на членовете на екипажа да изпълняват задълженията си правилно, без неоправдани затруднения, преумора или концентрация, и да свеждат до минимум вероятността от нараняване на членовете на екипажа както при нормални, така и при аварийни условия.

15.3 Поле на видимост от работното помещение

15.3.1 Оперативната станция се разполага над всички други надстройки, така че екипажът да може да има изглед на целия хоризонт от навигационната работна станция. Когато е практически невъзможно да се изпълнят изискванията на настоящия параграф от една навигационна работна станция, оперативната станция се проектира така, че да се получи цялостен изглед към хоризонта, като се използват две навигационни работни станции или по всякакъв друг начин, който е приемлив за Администрацията.

15.3.2 Секторите без видимост трябва да бъдат възможно най-малко и възможно най-малки и да не оказват неблагоприятно въздействие върху безопасното наблюдение от оперативната станция. Ако закрепващите елементи между прозорците трябва да бъдат покрити, това не трябва да бъде допълнително препятствие върху в рулената рубка.

15.3.3 Общата дъга на секторите без видимост от дясно напред до 22,5° зад носещата греда от двете страни не трябва да надвишава 20°. Всеки отделен сектор без видимост не надвишава 5°. Видимият сектор между два сектора без видимост не трябва да бъде по-малък от 10°.

15.3.4 Когато Администрацията съчете за необходимо, полето на видимост от навигационната работна станция следва да позволява на навигаторите от тази позиция да използват водещи знаци зад плавателния съд за следене на траекторията.

15.3.5 Изгледът към морската повърхност от оперативната станция, когато навигаторите са в седмално положение, не трябва да бъде закрит от повече от една дължина на плавателния съд пред носа до 90° от двете страни, независимо от газенето, диферента и палубния товар на плавателния съд.

15.3.6 Полето на видимост от докинг работната станция, ако е отделена от оперативната станция, следва да позволява на навигатора безопасно да маневрира плавателния съд до котвена стоянка.

15.4 Работно помещение

15.4.1 Проектирането и разположението на работното помещение, включително местоположението и разположението на отделните работни станции, трябва да осигуряват необходимото поле на видимост за всяка функция.

15.4.2 Работното помещение на плавателния съд не се използва за цели, различни от навигация, комуникация и други функции, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на плавателния съд, неговите двигатели, пътници и товари.

15.4.3 Работното помещение се оборудва с интегрирана оперативна станция за управление, навигация, маневриране и комуникация и е разположено така, че да е достатъчно широко за лицата, необходими за безопасното управление на плавателния съд.

15.4.4 Оборудването и средствата за навигация, маневриране, контрол, комуникация и другите съществени инструменти се разполагат достатъчно близо един до други, за да се даде възможност както на капитана, така и на помощник-капитана да получат цялата

157

съоръжения не са с по-ниски възможности от признатите стандарти.

15.5.2 Венчки уреди се групират в логична последователност в зависимост от функциите им. За да се сведе до минимум рискът от грешки, уредите не следва да се рационализират чрез общи функции или общо действие.

15.5.3 Уредите, които се използват от всеки член на екипажа, трябва да бъдат ясно видими и да могат лесно да се четат:

1. с минимално дължащо се на практиката отклонение от нормалното място за създаване и зрителна линия; и
2. с минимален риск от грешки при всякакви експлоатационни условия.

15.5.4 Уредите, които са от съществено значение за безопасната експлоатация на плавателния съд, са ясно обозначени заедно с ограниченията, ако тази информация не е ясно представена на екипажа по друг начин. Инструменталните панели, с които се извършва аварийното управление за спускане на спасителни плотове и наблюдение на противопожарните системи, трябва да бъдат в отделни и ясно определени позиции в оперативната зона.

15.5.5 Инструментите и органите за управление трябва да бъдат снабдени със средства за проверка и регулиране на светлинния поток, за да се сведат до минимум отблясъците и отразенията и да се предотврати затъмняването им от силна светлина.

15.5.6 Повърхностите на конзолите и инструментите трябва да са в тъмни цветове без отблясъци.

15.5.7 Инструментите и екраните, предоставящи визуална информация на повече от едно лице, трябва да бъдат разположени така, че лесно да могат да се наблюдават от всички потребители. Ако това не е възможно, инструментът или екранът се дублират.

15.5.8 Ако Администрацията счита за необходимо, работното помещение се оборудва с подходяща маса за работа с карти. Трябва да има съоръжения за осветяване на картата. Осветлението на масата с картата трябва да бъде проверено.

15.6 Осветление

15.6.1 Осветлението трябва да е достатъчно, за да позволи на оперативния персонал да изпълнява адекватно всички свои задачи както в морето, така и в пристанищата, през деня и нощта. Трябва да има само ограничено намаляване на осветеността на основните уреди и органи за управление при условия на неизправност на системата.

15.6.2 Трябва да се внимава да се избегнат отблясъци и разсеяно отражение на изображението в работната зона. Трябва да се избягва висок контраст в яркостта между работната зона и заобикалящата я среда. За свеждане до минимум на непрякото заслепяване се използват неотразяващи или матови повърхности.

15.6.3 Следва да е налице задоволителна степен на гъвкавост в рамките на системата за осветление, за да се даде възможност на обслужващия персонал да регулира интензитета и посоката на осветлението, както се изисква в различните зони на работното помещение и при отделните инструменти и органи за управление.

15.6.4 Използва се червена светлина, за да се поддържа тъмна алапатия, когато е възможно, в зони или върху елементи от оборудването, изискващи осветяване в работен

159

необходима информация и да използват оборудването и устройствата за управление, когато са в седнало положение. Ако е необходимо, оборудването и средствата за изпълнение на тези функции се дублират.

15.4.5 Ако в работното помещение е разположена отделна работна станция за наблюдение на работата на двигателя, местоположението и използването на тази работна станция не трябва да влияят на основните функции, които трябва да се изпълняват в оперативната станция.

15.4.6 Местоположението на радиооборудването не трябва да пречи на основните навигационни функции в оперативната станция.

15.4.7 Конструкцията и разположението на отделението, от което екипажът управлява плавателния съд, и съответните позиции на основните органи за управление се оценяват спрямо броя на основния работен персонал. Когато се предлага минимален брой екипаж, конструкцията и разположението на основните и комуникационните органи за управление формират интегриран оперативен и аварийен контролен център, от който плавателният съд може да бъде контролиран при всякакви оперативни и аварийни събития от екипажа, без да е необходимо член на екипажа да напуска отделението.

15.4.8 Относителните положения на основните органи за управление и седалките са такива, че всеки член на екипажа, с подходящо регулирана седалка и без да се засяга съответствието с 15.2, да може:

1. да възпроизвежда без пречки движението в пълна и неограничена степен на всеки орган за управление както поотделно, така и с всички практически комбинации от движения на другите органи за управление; и
2. на всички работни станции да упражнява съответната сила за извършване на операцията.

15.4.9 Когато седалка на станцията, от която може да се управлява плавателният съд, е регулирана така, че да е подходяща за заемания седалката, не се допуска последваща промяна на положението на седалката, за да се задейства какъвто и да е орган за управление.

15.4.10 При плавателни съдове, за които Администрацията счита, че е необходим предпазен колан за екипажа, тези членове на екипажа, с правилно поставени предпазни колани, следва да отговарят на изискванията на 15.4.4, освен по отношение на органите за управление, за които може да се докаже, че са необходими само в много редки случаи и които не са свързани с необходимостта от обезопасяване.

15.4.11 Интегрираната оперативна станция съдържа оборудване, което предоставя съответната информация, за да се даде възможност на капитана и на всеки помощник-капитан да изпълняват функциите по навигация и безопасност безопасно и ефективно.

15.4.12 Вземат се подходящи мерки, за да се предотврати разсейването на вниманието на екипажа от страна на пътниците.

15.5 Инструменти и маса за карти

15.5.1 Инструментите, пулта на инструментите и органите за управление се монтират в конзоли или на други подходящи места, като се вземат предвид експлоатацията, поддръжката и условията на околната среда. Това обаче не следва да възпрепятства използването на нови техники за контрол или изобразяване, при условие че предлаганите

158

Материалите на повърхностите в работното помещение трябва да са с подходящ цвят и покритие, за да се избегнат отражения.

15.11 Мерки за безопасност

В работната зона не трябва да има физически пречки за персонала с непълзящи се подови настилки при сухи и влажни условия, както и подходящи парпети. Вратите трябва да бъдат снабдени с устройства, които да им пречат да се движат, независимо дали са отворени или затворени.

ГЛАВА 16

СИСТЕМИ ЗА СТАБИЛИЗИРАНЕ

16.1 Дефиниции

16.1.1 „Система за контрол на стабилизирането“ е система, предназначена да стабилизира основните параметри на положението на плавателния съд: крен, диферент, курс и височина и да контролира движенията на плавателния съд: напречно клатене, надлъжно клатене, релаксация и вертикално клатене. Този термин не включва устройствата, които не са свързани с безопасната експлоатация на плавателния съд, напр. системите за намаляване на клатенето или намаляване ефекта на вълненето.

Основните елементи на системата за контрол на стабилизирането могат да включват следното:

1. устройства като рул, криле, клапи, цилиндри, вентилатори, водни струи, вилга за накланяне и управление, помпи за движещи се течности;
2. задвижващи механизми, задействащи устройствата за стабилизиране; и
3. стабилизиращо оборудване за генериране и обработване на данни с цел вземане на решения и даване на команди, като например сензори, логически процесори и устройство за автоматичен контрол на безопасността.

16.1.2 „Самостабилизиране“ на плавателния съд е стабилизирането, осигурено единствено от присъщите характеристики на плавателния съд.

16.1.3 „Принудително стабилизиране“ на плавателния съд е стабилизирането, постигнато чрез:

1. система за автоматично управление; или
2. система за ръчно управление; или
3. комбинирана система, включваща елементи както на автоматични, така и на ръчно подпомагани системи за управление.

16.1.4 „Подоброено стабилизиране“ е комбинация от самостабилизиране и принудително стабилизиране.

16.1.5 „Устройство за стабилизиране“ е устройство, посочено в 16.1.1.1, с помощта на което се генерират сили за контрол на положението на плавателния съд.

161

режим, различен от този за работа на масата за картите.

15.6.5 По време на часовите на тъмнина трябва да е възможно да се различават показаните информационни и контролни устройства.

15.6.6 Следва да се обърне внимание на допълнителните изисквания за осветлението в 12.7 и 12.8.

15.7 Прозорци

15.7.1 Разделителите между прозорците, разположени отпред, отстрани и във вратите, трябва да бъдат сведени до минимум. Не се инсталират разделители непосредствено пред оперативните станции.

15.7.2 Администрациите се уверяват, че винаги се осигурява ясна видимост през прозорците на работното помещение, независимо от метеорологичните условия. Предвидените средства за поддържане на прозорците в чисто състояние се разполагат така, че нито една повреда да не може да доведе до намаляване на свободното поле на видимост, да попречи сериозно на способността на екипажа да продължи работата и да постави плавателния съд в покой.

15.7.3 Осигуряват се механизми, така че изгледът напред от оперативните станции да не се влияе неблагоприятно от слънчево заслепяване. На прозорците не се монтират нито поляризирани, нито оцветени стъкла.

15.7.4 Прозорците на работното помещение трябва да бъдат под въгъл, за да се намали нежеланото отражение.

15.7.5 Прозорците трябва да са изработени от материал, който няма да се счули на парчета при удар.

15.8 Коммуникационни съоръжения

15.8.1 Осигуряват се необходимите средства, за да се даде възможност на екипажа да комуникира помежду си и да има достъп помежду си и с други лица на борда на плавателния съд както при нормални, така и при аварийни условия.

15.8.2 Осигуряват се средства за комуникация между работното помещение и помещенията, в които се намират главният двигател, включително всеки пункт за аварийно управление на руля, независимо дали двигателят се управлява дистанционно или локално.

15.8.3 Осигуряват се средства за публично обръщение и съобщения, свързани с безопасността, от пунктовете за управление до всички зони, до които пътниците и екипажът имат достъп.

15.8.4 В работното помещение се осигуряват се средства за наблюдение, приемане и предаване на радиосъобщения за безопасност.

15.9 Температура и вентилация

Работното помещение трябва да бъде оборудвано с подходящи системи за контрол на температурата и вентилацията.

15.10 Цветове

160

стабилизирането се основават на демонстрации и процес на проверка в съответствие с приложение 9.

16.4.2 Демонстрацията съгласно приложение 9 определя неблагоприятните въздействия върху безопасната експлоатация на плавателния съд в случай на неконтролируемо отклонение на устройството за управление. Всяко ограничение на експлоатацията на плавателния съд, което може да е необходимо, за да се гарантира, че резервните или защитните системи осигуряват еквивалентна безопасност, се включва в ръководството за експлоатация на плавателния съд.

ГЛАВА 17

УПРАВЛЕНИЕ, КОНТРОЛ И ЕФЕКТИВНОСТ

17.1 Общи положения

Оперативната безопасност на плавателния съд при нормални условия на експлоатация и в ситуации на повреда на оборудването на плавателни съдове, за които се прилага настоящият Кодекс, трябва да се документира и проверява чрез пълномощабни изпитвания на прототипа на плавателния съд, допълнени при необходимост от изпитвания на модела. Целта на изпитванията е да се определи информацията, която трябва да бъде включена в ръководството за експлоатация на плавателния съд по отношение на:

1. експлоатационните ограничения;
2. процедурите за експлоатация на плавателния съд в рамките на ограниченията;
3. действията, които трябва да се предприемат в случай на повреда; и
4. ограниченията, които трябва да се спазват за безопасна работа след повреда.

Оперативната информация трябва да е на разположение на борда за сведение или плавателният съд трябва да има система от инструменти за онлайн проверка на експлоатационните показатели, която се одобрява от Администрацията, като се вземат предвид стандартите за обработка и представяне на измерванията, разработени от Организацията. Като минимум системата трябва да измерва ускоренията по три оси в близост до надлъжния център на тежестта на плавателния съд.

17.2 Доказателство за съответствие

17.2.1 Информацията за контрола и маневреността, която се съдържа в ръководството за експлоатация на плавателния съд, включва характеристиките по 17.5, според случая, списъка на параметрите за най-неблагоприятните предвидени условия, засягащи контрола, и маневреността по 17.6, информацията за безопасните максимални скорости по 17.9 и данните за експлоатационните показатели, проверени в съответствие с приложение 9.

17.2.2 Информацията за експлоатационните ограничения, която трябва да се съдържа в ръководството за експлоатация на маршрута, включва характеристиките по 17.2.1, 17.5.4.1 и 17.5.4.2.

163

16.1.6 „Устройство за автоматичен контрол на безопасността“ е логически блок за обработка на данни и вземане на решения за поставяне на плавателния съд в режим на водоизместимост или друг безопасен режим, ако възникне състояние, застрашаващо безопасността.

16.2 Общи изисквания

16.2.1 Системите за стабилизиране се проектират така, че в случай на повреда или неправилно функциониране на някое от устройствата или оборудването за стабилизиране да е възможно да се поддържат основните параметри на движението на плавателния съд в безопасни граници с помощта на работни устройства за стабилизиране или да се постави плавателният съд в режим на водоизместимост или в друг безопасен режим.

16.2.2 В случай на повреда на което и да е автоматично оборудване или устройство за стабилизиране или на неговото задвижване, параметрите на движението на плавателния съд трябва да останат в безопасни граници.

16.2.3 Плавателните съдове, оборудвани със система за автоматично стабилизиране, се оборудват с устройства за автоматичен контрол на безопасността, освен ако резервните механизми на системата не осигуряват еквивалентна безопасност. Когато е монтирано устройство за автоматичен контрол на безопасността, се вземат мерки то да може да бъде спряно и спирането му да бъде отменено от главната оперативна станция.

16.2.4 Параметрите и нивата, при които всяко устройство за автоматичен контрол на безопасността дава команда за намаляване на скоростта и безопасно поставяне на плавателния съд в режим на водоизместимост или друг безопасен режим, отчитат безопасните стойности на страничен наклон, надлъжен наклон, отклонение от курса и комбинация от надлъжен наклон и газене, подходящи за конкретния плавателен съд, както и възможните последиствия от прекъсване на захранването за задвижващите, повдигащите или стабилизиращите устройства.

16.2.5 Параметрите и степента на стабилизиране на плавателния съд, осигурени от системата за автоматично стабилизиране, следва да бъдат достатъчни, като се вземат предвид предназначението и работното състояние на плавателния съд.

16.2.6 Анализът на характера и последиствията от неизправностите включва системата за стабилизиране.

16.3 Системи за страничен и височинен контрол

16.3.1 Плавателните съдове, оборудвани със система за автоматично управление, се оборудват с устройство за автоматичен контрол на безопасността. Еwentуалните неизправности следва оказват незначително въздействие върху работата на системата за автоматично управление и да могат лесно да бъдат неутрализираны от екипажа.

16.3.2 Параметрите и нивата, при които всяка автоматична система за управление дава команда за намаляване на скоростта и безопасно преместване на плавателния съд в режим на водоизместимост или друг безопасен режим, отчитат нивата на безопасност, посочени в раздел 2.4 от приложение 3, и безопасните стойности на движенията, съответстващи на конкретния плавателен съд и работа.

16.4 Демонстрации

16.4.1 Ограниченията за безопасна употреба на всяко устройство за контрол на

162

скоростта на телене на превозно средство с въздушна възглавница, обикновено свързано с частичен колапс на системата на възглавницата.

3. „Ограничения на подемната мощност“ са тези ограничения, наложени на двигателите и компонентите, които осигуряват повдигането.

4. „Слеминг“ е ударът във водата от долната страна на корпуса в областта на носа на плавателния съд.

17.6 Промяна на работната повърхност и режим

Не трябва да има резки промени в устойчивостта, контрола или положението на плавателния съд по време на прехода от един вид работна повърхност или режим към друг. Капитанът трябва да разполага с информация за промените в поведенческите характеристики на плавателния съд по време на прехода.

17.7 Повърхностни неравности

Факторите, които ограничават способността на плавателния съд да се движи по наклонена повърхност и стъпала или прекъсвания, трябва да се определят, според случая, и се предоставят на капитана.

17.8 Ускорение и забавяне

Администрацията трябва да се увери, че най-лошото евентуално ускорение или забавяне на плавателния съд поради повреда, процедури за аварийно спиране или други причини не би поставило в опасност лицата в плавателния съд.

17.9 Скорости

Максималните безопасни скорости трябва да се определят, като се вземат предвид ограниченията от 4.3.1, режимите на работа, силата и посоката на вятъра, както и последиците от евентуални повреди на подемната или задвижващата система в спокойни води, бурни води и върху други повърхности, според случая за плавателния съд.

17.10 Минимална дълбочина на водата

Трябва да бъде определена минималната дълбочина на водата и друга подходяща информация, необходима за работата във венчки режими.

17.11 Растояние между твърдите конструкции

При плавателни съдове тип „амфибия“, когато се носят на възглавници, трябва да се определи просветът на най-ниската точка на твърдата конструкция над твърда равна повърхност.

17.12 Работа през нощта

Графикът на изпитванията трябва да включва достатъчно дейности, за да се оцени адекватността на вътрешното и външното осветление и видимостта при нормални и аварийни условия на електрозахранване по време на работа, пътуване и маневрите за приставане.

17.3 Тегло и център на тежестта

Съответствие с всяко от изискванията за управление, контрол и експлоатационни качества трябва да бъде осигурено за всички комбинации от тегло и център на тежестта, които са от значение за операционната безопасност в диапазона на тежестите до максимално допустимата тежест.

17.4 Последници от повредите

Последните от всяка евентуална повреда на устройствата, механизмите или компонентите за управление и контрол (напр. задвижване, подпомагане на захранването, надлъжно накланяне и увеличаване на стабилността) трябва да се оценяват, за да може да се поддържа безопасното ниво на експлоатация на плавателния съд. Последните от повредите, определени като критични съгласно приложение 4, се проверяват в съответствие с приложение 9.

17.5 Контрол и маневреност

17.5.1 В ръководството за експлоатация на плавателния съд трябва да се предоставят инструкции за членовете на екипажа относно необходимите действия и ограничения на плавателния съд при определените повреди.

17.5.2 Необходимо е да се гарантира, че усилено, необходимо за работа с органите на управление при най-неблагоприятните предвидени условия, не следва да бъде такова, че лице, което го извършва, да се преумори или отвлече вниманието си от усилено, необходимо за поддържане на безопасната експлоатация на плавателния съд.

17.5.3 Плавателният съд трябва да може да се контролира и да може да извършва тези маневри, които са от съществено значение за безопасната му експлоатация до критичните проектни условия.

17.5.4.1 При определяне на експлоатационните ограничения на плавателния съд трябва да се обръща особено внимание на следните аспекти при нормална експлоатация, при повреди и след появата на неизправности:

1. отклонение от курса;
2. завиване;
3. ефективност на автоматичния пилот и рулевото управление;
4. спиране при нормални и аварийни условия;
5. стабилност в режим без водоизместимост около три оси и при издигане;
6. надлъжен наклон;
7. клатене;
8. пробиване;
9. ограничения на подемната мощност;
10. протегляне;
11. слеминг; и
12. потапяне на носа.

17.5.4.2 Термините в 17.5.4.1.2, 6, 7 и 11 се определят, както следва:

1. „Завиване“ е скоростта на промяна на курса на плавателния съд при неговата нормална максимална експлоатационна скорост при определени ветрови и морски условия.
2. „Пробиване“ е неволно движение, включващо трайно увеличаване на

ГЛАВА 18

ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ

ЧАСТ А — ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

18.1 Оперативен контрол на плавателния съд

18.1.1 Сертификатът за безопасност на високоскоростни плавателни съдове, разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове или заверени копия от него, както и копия от ръководството за експлоатация на маршрута, ръководството за експлоатация на плавателни съдове и копия от точките от ръководството за техническо обслужване, които Администрацията може да изиска, трябва да се съхраняват на борда.

18.1.2 Плавателният съд не трябва умишлено да се експлоатира извън най-неблагоприятните предвидени условия и ограничения, посочени в разрешителното за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове, в сертификата за безопасност на високоскоростни плавателни съдове или в документите, посочени в тях.

18.1.3 Администрацията издава разрешително за експлоатация на високоскоростни плавателни съдове, когато се увери, че операторът е приел адекватни разпоредби от гледна точка на безопасността като цяло, включително следните конкретни въпроси, и отнема разрешителното за експлоатация, ако тези разпоредби не са спазени по удовлетворителен за нея начин:

1. пригодността на плавателния съд за предвидената работа, като се вземат предвид ограниченията на безопасността и информацията, съдържаща се в ръководството за експлоатация на маршрута;
2. подходящите условия за експлоатация в ръководството за експлоатация на маршрута;
3. мерките за получаване на метеорологична информация, въз основа на които може да бъде разрешено започването на пътуването;
4. наличност на базово пристанище в зоната на експлоатация, оборудвано със съоръжения в съответствие с 18.1.4;
5. да бъде определено лицето, отговорно за решенията за отмяна или забавяне на определено пътуване, напр. предвид наличната метеорологична информация;
6. достатъчен на брой екипаж, необходим за експлоатацията на плавателния съд, разполагането и обслужването на спасителните съдове, контрола на пътниците, превозните средства и товара както при нормални, така и при аварийни условия, както е определено в разрешителното за експлоатация. Разпределението на екипажа е такова, че двама офицери са дежурни в отделиението за управление, когато плавателният съд е в движение, единият от които може да бъде капитанът;
7. квалификация и обучение на екипажа, включително компетентност по отношение на конкретния вид плавателни съдове, услугите, за които са

166

предназначени, и съответни инструкции във връзка с процедурите за безопасна експлоатация;

8. ограничения по отношение на работното време, разписанието на екипажа и всякакви други мерки за предотвратяване на умората, включително подходящи периоди на почивка;

9. обучението на екипажа в областта на експлоатацията на плавателния съд и аварийните процедури;

10. поддържане на компетентността на екипажа по отношение на експлоатацията и аварийните процедури;

11. мерки за безопасност в пристанищата и спазване на всички съществуващи мерки за безопасност, според случая;

12. мерки за контрол на движението и съответствие със съществуващия контрол на движението, в зависимост от случая;

13. ограничения и/или разпоредби относно фиксирането на позицията и работата през нощта или при ограничена видимост, включително използването на радар и/или други електронни средства за навигация, според случая;

14. допълнителното оборудване, което може да се изисква поради специфичните характеристики на работата, например за нощна експлоатация;

15. механизмите за комуникация между плавателните съдове, бретовите радиостанции, радиостанциите в базовите пристанища, аварийните служби и други кораби, включително радиочестотите, които се използват, и вихрата, която трябва да се носи;

16. воденето на регистри, даващи възможност на Администрацията да проверява:

16.1 дали плавателният съд се експлоатира в рамките на определените параметри,

16.2 спазването на процедурите за тренировките по безопасност и за аварийни ситуации;

16.3 часовете, отработени от екипажа;

16.4 броя на пътниците на борда;

16.5 спазването на всички закони, на които е подчинен плавателният съд;

16.6 операциите на плавателния съд; и

16.7 поддръжката на плавателния съд и неговите двигатели в съответствие с одобрените графици;

17. мерките за гарантиране, че оборудването се поддържа в съответствие с изискванията на Администрацията, и за координация на информацията относно експлоатационната годност на плавателния съд и оборудването между групите за експлоатация и поддръжка на организацията на оператора;

167

18. наличие и използването на подходящи инструкции относно:
- 18.1 натоварването на плавателния съд по начин, че ограниченията по отношение на теглото и центъра на тежестта да могат да бъдат ефективно спазени и товарът да бъде подходящо обезопасен, когато е необходимо;
- 18.2 осигуряването на достатъчен резерв от гориво;
- 18.3 действията в случай на предвидими извънредни ситуации; и
19. предоставяне на планове за действие при извънредни ситуации от страна на операторите за предвидими инциденти, включително всички наземни дейности за всеки сценарий. Плановете трябва да предоставят на екипажната информация относно органите за търсене и спасяване и местните администрации и организации, които могат да подпомогнат задачите, изпълнявани от екипажите, с наличното им оборудване.
- 18.14 Администрацията трябва да определи максимално допустимото разстояние от базово пристанище или място за убежище след оценка на разпоредбите, предвидени в 18.1.3.
- 18.1.5 Капитанът трябва да осигури прилагането на ефективна система за контрол и отчет на затварянето и отварянето на вратите, посочена в 2.2.4.2 и 2.2.4.3.
- 18.2 Документация за плавателния съд**
- Компанията трябва да осигури плавателният съд да е снабден с адекватна информация и насоки под формата на техническо ръководство, за да може плавателният съд да бъде експлоатиран и поддържан безопасно. Техническото ръководство трябва да съдържа от ръководство за експлоатация на маршрута, ръководство за експлоатация на плавателния съд, ръководство за обучение, ръководство за техническо обслужване и график за обслужване. Трябва да бъдат осигурени мерки за актуализиране на тази информация.
- 18.2.1 Ръководство за експлоатация на плавателни съдове
- Ръководството за експлоатация на плавателния съд трябва да съдържа най-малко следната информация:
1. основни данни за плавателния съд;
 2. описание на плавателния съд и неговото оборудване;
 3. процедури за проверка на целостта на плавателните отделения;
 4. подробности, произтичащи от спазването на изискванията на глава 2, които могат да бъдат от пряка практическа полза за екипажа при аварийна ситуация;
 5. процедури за контрол на повредите (напр. информацията в плана за контрол на повредите, изискван по силата на правило II-1/23 или II-1/25-8.2 от Конвенцията, според случая);
 6. описание и експлоатация на машинните системи;
 7. описание и експлоатация на спомогателните системи;
8. описание и експлоатация на системите за дистанционно управление и предупреждение;
9. описание и експлоатация на електрическото оборудване;
10. процедури за натоварване и ограничения, включително максимално работно тегло, положение на центъра на тежестта и разпределение на товара, включително всякакви мерки и процедури за обезопасяване на товари или превозни средства в зависимост от експлоатационните ограничения или повредите. Такива мерки и процедури не трябва да се включват като отделно ръководство за обезопасяване на товара, както се изисква в глава VI от Конвенцията;
11. описание и експлоатация на оборудването за откриване и гасене на пожари;
12. чертежи, показващи структурната противопожарна система;
13. описание и експлоатация на радиооборудването и навигационните средства;
14. информация относно управлението на плавателния съд, както е определено в съответствие с глава 17;
15. максимално допустими скорости на теглене и товари при теглене, където са приложими;
16. процедура за сух док или повдигане, включително ограничения;
17. по-специално, ръководството предоставя информация, в ясно определени глави, относно:
- 17.1 посочване на аварийни ситуации или неизправности, застрашаващи безопасността, необходимите действия, които трябва да се предприемат, и всички последващи ограничения върху работата на плавателния съд или неговия двигател;
- 17.2 процедури за евакуация;
- 17.3 най-неблагоприятните предвидени условия;
- 17.4 гранични стойности на всички параметри на двигателя, изискващи спазване за безопасна работа.
- По отношение на информацията за повреди на двигателя или системата данните вземат предвид резултатите от всички анализи на характера и последствията от неизправностите, разработени по време на проектирането на плавателния съд.
- 18.2.2 Ръководство за експлоатация на маршрута
- Ръководството за експлоатация на маршрута включва най-малкото следната информация:
1. процедури за евакуация;
 2. експлоатационни ограничения, включително най-неблагоприятните предвидени условия;

- .7 осветление в зоните на спускане;
- .8 използване на цялото спасително оборудване;
- .9 използване на цялото оборудване за откриване;
- .10 с помощта на илюстрации, използване на радиоспасителни средства;
- .11 използване на плаващи котви;
- .12 използване на двигателя и принадлежностите;
- .13 прибиране на спасителни съдове и дежурни лодки, включително съхраняването и обезопасяването им;
- .14 опасности от излагане на атмосферните условия и необходимост от топло облекло;
- .15 най-добро използване на съоръженията на спасителните съдове за спасяване;
- .16 методи за издържане, включително използване на спасителни хеликоптерни съоръжения (въжета, кошници, носилки), въжени мостове и бретови спасителни апарати и линомети;
- .17 всички други функции, съдържащи се в разписанието по тревогите и инструкциите за аварийни ситуации;
- .18 инструкции за аварийен ремонт на спасителните средства;
- .19 инструкции за използването на противопожарни и пожарогасителни устройства и системи;
- .20 насоки за използване на пожарникарска екипировка при пожар, ако има такава;
- .21 използване на аларми и комуникации, свързани с противопожарната безопасност;
- .22 методи за изследване на повредите;
- .23 използване на устройства и системи за контрол на повредите, включително работа с водонепроницаеми врати и трюмни помпи; и
- .24 за пътнически плавателни съдове - контрол и комуникация с пътниците при аварийна ситуация.

18.2.4 Ръководство/система за поддръжка и обслужване

Ръководството/системата за поддръжка и обслужване на плавателния съд трябва да съдържа като минимум:

- .1 подробно описание с илюстрации на цялата конструкция на плавателния съд, машинните инсталации и цялото инсталирано оборудване и системи, необходими за безопасната експлоатация на плавателния съд;

171

- .3 процедури за експлоатация на плавателния съд в рамките на ограничената по.2;
- .4 елементите на приложимите планове за действие при извънредни ситуации за първична и вторична помощ за спасяване в случай на предвидими инциденти, включително наземни приспособления и дейности за всеки инцидент;
- .5 мерки за получаване на метеорологична информация;
- .6 идентификация на „базовото пристанище“;
- .7 идентификация на лицето, отговорно за решенията за отмяна или забавяне на пътувания;
- .8 определени на броя, функциите и квалификациите на екипажа;
- .9 ограничения на работното време на екипажа;
- .10 мерки за безопасност в пристанищата;
- .11 мерки за контрол на движението и ограничения, в зависимост от случая;
- .12 специфични условия на маршрута или изисквания, свързани с фиксирането на позицията, нощните операции и ограничената видимост, включително използването на радар или други електронни помощни средства за навигация; и
- .13 механизмите за комуникация между плавателните съдове, бретовите радиостанции, радиостанциите в базовите пристанища, аварийните служби и други кораби, включително радиочестотите, които се използват, и вахтата.

18.2.3 Ръководство за обучение

Ръководството за обучение, което може да съдържа няколко тома, съдържа инструкции и информация, представени на лесно разбираем език, с илюстрации, когато е възможно, относно оборудването и системите за евакуация, контрол на пожарите и повредите и за най-добрите методи за спасяване. Всяка част от тази информация може да се представи под формата на аудиовизуални средства вместо писменото ръководство. Когато е целесъобразно, съдържанието на ръководството за обучение може да бъде включено в ръководството за експлоатация на плавателния съд. В него подробно се обяснява следното:

- .1 поставяне на спасителни жилетки и водолазни костюми, според случая;
- .2 събиране на определените пунктове;
- .3 каване, спускане и различаване на спасителните съдове и дежурните лодки;
- .4 метод на спускане от вътрешността на спасителния съд;
- .5 освобождаване от спускателните съоръжения;
- .6 методи и използване на устройства за защита в зоните на спускане, когато е целесъобразно;

170

18.3 Обучение и квалификации

18.3.1 Нивото на компетентност и обучението, които се считат за необходими за капитана и всеки член на екипажа, се определят и демонстрират в светлината на следните насоки, приети от компанията по отношение на конкретния тип и модел на съответния плавателен съд и предвиденото обслужване. Повече от един член на екипажа следва да бъде обучен да изпълнява всички съществени оперативни задачи както в нормални, така и в аварийни ситуации.

18.3.2 Администрацията определя подходящ период на оперативно обучение за капитана и всеки член на екипажа и, ако е необходимо, периодите, през които се провежда подходяща преквалификация.

18.3.3 Администрацията трябва да издаде сертификат за квалификационен клас за тип на капитана и на всички офицери с оперативна роля след подходящ период на оперативно/симулаторно обучение и след приключване на изпит, включващ практически изпит, съизмерим с оперативните задачи на борда за съответния тип и модел плавателен съд и следвания маршрут. Обучението за квалификационен клас за тип трябва да обхваща най-малко следните дисциплини:

1. познаване на всички бордови системи за задвижване и управление, включително комуникационното и навигационното оборудване, рулевата, електрическата, хидравличната и пневматичната системи, както и трюмните помпи и противопожарната система;
2. аварийния режим на системите за контрол, управление и задвижване и правилната реакция при такива аварии;
3. характеристиките на плавателния съд по отношение на управлението му и ограничаващите експлоатационни условия;
4. процедури за комуникация на мостика и навигационни процедури;
5. начална устойчивост и устойчивост при повредено състояние на плавателния съд и способност за оцеляване при различните условия на повреда;
6. местоположение и използване на спасителните средства на плавателния съд, включително оборудването на спасителните съдове;
7. местоположението и използването на аварийните изходи на плавателния съд и евакуацията на пътниците;
8. местоположението и използването на противопожарни и пожарогасителни уреди и системи в случай на пожар на борда;
9. местоположението и използването на устройства и системи за контрол на повредите, включително работа с водонепроницаеми врати и трюмни помпи;
10. системи за съхраняване и обезопасяване на товари и преносни средства;
11. методи за контрол и комуникация с пътниците при аварийна ситуация, и
12. местоположение и използване на всички други елементи, изброени в ръководството за обучение.

173

2. спецификациите и количествата на всички възстановими течности и структурни материали, които могат да бъдат необходими за ремонтите;
3. експлоатационните ограничения на машините по отношение на стойностите на параметрите, вибрациите и консумацията на възстановени течности;
4. ограничения за износването на конструкцията или компонентите на двигателя, включително експлоатационния живот на компонентите, изискващи редовна смяна или време за подмяна;
5. подробно описание на процедурите, включително всички предпазни мерки за безопасност, които трябва да се вземат, или на специалното оборудване, необходимо за сваляне и инсталиране на главния и спомогателните двигатели, трансмисиите, задвижващите и подемните устройства и компонентите на гъвкавите конструкции;
6. процедури за изпитване, които трябва да се следват след подмяна на двигателя или компонентите на системата или при диагностициране на неизправности;
7. процедура за повдигане или сухо докуване на плавателния съд, включително всякакви ограничения на теглото или позицията;
8. процедура за претегляне на плавателния съд и установяване на позицията на надлъжния център на тежестта;
9. когато плавателните съдове се разглобяват за транспортиране, се предоставят инструкции за разглобяване, транспортиране и повторно събиране;
10. график за обслужване, включен в ръководството за техническо обслужване или публикуван отделно, в който се описват рутинните операции по обслужване и поддръжка, необходими за поддържане на експлоатационната безопасност на плавателния съд и неговите машини и системи.

18.2.5 Информация за пътниците

18.2.5.1 Всички лица на борда на пътническия плавателен съд се преброяват преди отпътуването.

18.2.5.2 Данните за лицата, които са декларирали нужда от специални грижи или помощ в извънредни ситуации, се записват и съобщават на капитана преди заминаването.

18.2.5.3 Имената и полът на всички лица на борда, разграничени по признак възрастни, деца и бебета, се записват за целите на търсенето и спасяването.

18.2.5.4 Информацията, изисквана по 18.2.5.1, 18.2.5.2 и 18.2.5.3, се съхранява на брега и се предоставя на разположение на службите за търсене и спасяване, когато е необходимо.

18.2.5.5 Администрацията може да освободи от изискванията на 18.2.5.3 пътнически плавателни съдове, извършващи пътувания с продължителност от 2 часа или по-малко между всяко междинно пристанище.

172

18.5 Инструкции и тренировки за аварийни ситуации

18.5.1 Компанията трябва да осигури изпълнението на аварийните инструкции и тренировки, посочени в 18.5.1 до 18.5.10, а капитанът трябва да отговаря за изпълнението на тези инструкции и тренировки на борда. При или преди заминуване на пътниците се предоставят инструкции относно използването на спасителни жилетки и действително, които трябва да се предприемат при аварийна ситуация. Вниманието на пътниците се насочва към аварийните инструкции по 8.4.1 и 8.4.3.

18.5.2 Аварийните противопожарни и евакуационни тренировки за екипажа се провеждат на борда на плавателния съд през интервали, ненадвишаващи една седмица за пътническите плавателни съдове и един месец за товарните плавателни съдове.

18.5.3 Всеки член на екипажа участва в най-малко една тренировка за евакуация, борба с пожарите и аварийните на месец.

18.5.4 Бордовите тренировки се провеждат, доколкото е възможно, чрез симулиране на реална аварийна ситуация. Тези симулации включват инструктаж и експлоатация на уредите и системите за евакуация, противопожарна безопасност и контрол на повредите на плавателния съд.

18.5.5 Бордовият инструктаж и експлоатацията на оборудването и системите за евакуация, противопожарна безопасност и контрол на повредите на плавателния съд включват подходящо кръгосано обучение на членовете на екипажа.

18.5.6 На всеки пътник и член на екипажа се предоставят инструкции на съответните езици за аварийни ситуации, включително обща диаграма на плавателния съд, показваща местоположението на всички изходи, маршрути за евакуация, определени сборни пунктове, аварийно оборудване, спасителни средства и приспособления, както и илюстрация на поставянето на спасителните жилетки. Те се поставят в близост до всяка седалка за пътници и екипажа и се излагат на видно място на сборните пунктове и другите пътнически помещения.

18.5.7 Записи

18.5.7.1 Датата, на която се провеждат събиранията, детайлите на тренировките за напускане на плавателния съд и противопожарните тренировки, тренировките, свързани с други спасителни средства и обучението на борда се записват в дневника, чието съставяне може да бъде наредено от Администрацията. Ако в определеното време не се проведе пълна сесия за събиране, тренировка или обучение, в дневника се вписват обстоятелствата и обхватът на провежданата сесия за събиране, тренировка или обучение. Копие от тази информация се изпраща на ръководството на оператора.

18.5.7.2 Капитанът трябва да осигури, преди плавателният съд да напусне кея при всяко пътуване, че се записва времето на последното затваряне на входните врати, посочени в 2.2.4.2 и 2.2.4.3.

18.5.8 Тренировки за евакуация

18.5.8.1 Стенарите на евакуационните тренировки се променят всяка седмица, така че да се симулират различни аварийни ситуации.

18.5.8.2 Всяка тренировка за евакуация на плавателния съд трябва да включва:

1. призоваване на екипажа на сборните пунктове със сигнализацията, изисквана

175

18.3.4 Сертификатът за квалификационен клас за тип за конкретен тип и модел плавателен съд е валиден за обслужване на маршрута, който трябва да се следва, само ако е заверен от Администрацията след приключване на практическия изпит за този маршрут.

18.3.5 Сертификатът за квалификационен клас за тип трябва да се ревалидира на всеки две години и Администрацията трябва да има определени процедури за ревалидация.

18.3.6 Всички членове на екипажа трябва да получат инструкции и обучение, както е посочено в 18.3.3.6 до 18.3.3.12.

18.3.7 Администрацията трябва да определи стандартите за физическа годност и честотата на медицинските прегледи, като взема предвид съответния маршрут и плавателен съд.

18.3.8 Администрацията на държавата, в която ще оперира плавателният съд, ако е различна от държавата на флага, трябва да е удоволствена от обучението, опита и квалификацията на капитана и на всеки член на екипажа. Валидният сертификат за компетентност или валидното потвърждение в съответствие с разпоредбите на Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) от 1978 г., с изменениата, притежавани от капитана или член на екипажа, се приемат като доказателство за обучение и квалификация от Администрацията на държавата, в която плавателният съд ще оперира.

18.4 Обслужване на спасителните съдове и контрол

Компанията и капитанът гарантират, че:

1. на борда има достатъчен брой обучени лица, които да събират и да подпомагат лицата, които не са обучени.
2. на борда има достатъчен брой членове на екипажа, които могат да бъдат палубни офицери или сертифицирани лица, за да управляват спасителните съдове, дежурните лодки и спускателните съоръжения, необходими за напускане на плавателния съд от всички лица, намиращи се на борда.
3. палубен офицер или сертифицирано лице отговаря за всеки спасителен съд, който се използва, като се има предвид обаче, че Администрацията, след надлежно отчитане на естеството на пътуването, броя на лицата на борда и характеристиките на плавателния съд, може да разреши на палубен офицер, сертифицирано лице или лица с експертиза в управлението и експлоатацията на спасителни плотове, да отговарят за всеки спасителен плот или група спасителни плотове;
4. лицето, което отговаря за спасителните съдове, разполага със списък на екипажа на спасителните съдове и проверява дали тези членове на екипажа са запознати със задълженията си;
5. във всяка дежурна лодка и спасителен съд има определено лице, което може да управлява двигателя и да извършва незначителни настройки; и
6. лицата, посочени в 1 до 3, са равномерно разпределени между спасителните съдове на плавателния съд.

174

на видно място.

18.5.9 Противопожарни тренировки

18.5.9.1 Сценариите на противопожарните тренировки трябва да се променят всяка седмица, така че да се симулират аварийни условия за различните отделения на плавателния съд.

18.5.9.2 Всяка противопожарна тренировка включва:

1. призоваване на екипажа в противопожарните станции;
2. докладване на станциите и подготовка за задълженията, описани в разписанието по тревогите;
3. обличане на пожарникарски екипировки;
4. задействане на противопожарните врати и противопожарните клапани;
5. задействане на противопожарните помпи и противопожарното оборудване;
6. задействане на комуникационното оборудване, аварийните сигнали и общата аварийна сигнализация;
7. задействане на системата за откриване на пожари; и
8. инструкции за използването на противопожарното оборудване на плавателния съд, спринклерните и дренчерните системи, ако има такива.

18.5.10 Тренировки за борба с аварияте

18.5.10.1 Сценариите на тренировките за борба с аварияте трябва да са различни всяка седмица, така че да се симулират аварийни условия при различни повреди.

18.5.10.2 Всяка тренировка за борба с аварияте включва:

1. призоваване на екипажа в станциите за борба с аварияте;
2. докладване на станциите и подготовка за задълженията, описани в разписанието по тревогите;
3. задействане на водонепроницаемите врати и другите водонепроницаеми механизми за затваряне;
4. задействане на трюмните помпи и изпитване на трюмните сигнализиции и автоматичните пускови системи на трюмните помпи; и
5. инструктаж за преглед на повредите, използване на системите за борба с аварията на плавателния съд и контрол на пътниците в случай на авария.

ЧАСТ Б - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

18.6 Обучение за квалификационен клас за тип

18.6.1 Компанията трябва да осигури провеждането на обучение за квалификационен клас

177

съгласно 8.2.2.2. и гарантиране, че той е уведомен за заповедта за напускане на плавателния съд, посочена в разписанието по тревогите;

2. докладване на станциите и подготовка за задълженията, описани в разписанието по тревогите;
3. проверка дали екипажът е с подходящо облекло;
4. проверка дали спасителните жилетки са правилно поставени;
5. задействане на лодбалките, ако има такива, използвани за спускане на спасителните плотове;
6. поставяне на водонепроницаемите костюми или термозащитно облекло от съответните членове на екипажа;
7. изпитване на аварийното осветление за събиране и напускане на плавателния съд; и
8. предоставяне на инструкции относно използването на спасителните средства на плавателния съд и оцеляването в морето.

18.5.8.3 Тренировка с дежурните лодки

1. Доколкото това е оправдано и осъществимо, дежурните лодки се спускат всеки месец като част от тренировката за евакуация заедно с екипажа на борда и маневрират във водата. Във всички случаи това изискване се изпълнява най-малко веднъж на всеки три месеца.
2. Ако тренировките за спускане на дежурни лодки се провеждат при движение на плавателния съд напред, тези тренировки, поради свързаните с тях опасности, се извършват само в защитени води и под наблюдението на офицер с опит в тези тренировки.

18.5.8.4 Индивидуалните инструкции могат да включват отделни части от спасителната система на плавателния съд, но цялото спасително оборудване и приспособления на плавателния съд се покриват в рамките на един месец за пътнически плавателни съдове и два месеца за товарни плавателни съдове. Всеки член на екипажа получава инструкции, които включват, но не се ограничават непременно до:

1. експлоатация и използване на надуваемите спасителни плотове на плавателния съд;
2. проблеми, свързани с хипотермия, първа помощ при лечение на хипотермия и други подходящи процедури за първа помощ; и
3. специални инструкции, необходими за използване на спасителните средства на плавателния съд при тежки метеорологични и морски условия.

18.5.8.5 Бордовото обучение по използване на спасителни плотове, спускани с лодбалка, се провежда през интервали от не повече от четири месеца за всеки плавателен съд, оборудван с такива уреди. Когато е възможно, това включва надуване и спускане на спасителния плот. Този спасителен плот може да бъде специален спасителен плот, предназначен само за целите на обучението, който не е част от спасителното оборудване на плавателния съд. Този специален спасителен плот трябва да има съответната маркировка

176

6.

капитанът трябва да докладва на организацията за поддръжка за всички дефекти и ремонти, за които е известно, че са възникнали по време на експлоатацията; и
7.

трябва да се водят регистри за дефектите и тяхното отстраняване, като дефектите с периодичен характер или тези, които оказват неблагоприятно въздействие върху безопасността на плавателните съдове или личната безопасност, трябва да се докладват на Администрацията.
- 19.3

Администрацията трябва да се увери, че са предвидени и изпълнени всички мерки за осигуряване на адекватна проверка, поддръжка и записване на всички спасителни средства и сигнали за бедствие.

за тип. За всички членове на екипажа обучението за квалификационен клас за тип трябва да включва контрола и евакуацията на пътници в допълнение към 18.3.5.

18.6.2 Когато плавателният съд превозва товари, плавателният съд трябва да отговаря на изискванията на част С от настоящата глава в допълнение към тази част.

18.7 Инструкции и тренировки за аварийни ситуации

Компанията осигурява изпълнението на аварийните инструкции, а капитанът отговаря за съобщаването на аварийните инструкции на пътниците при качване на борда.

ЧАСТ В - ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ТОВАРНИТЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

18.8 Обучение за квалификационен клас за тип

Компанията гарантира, че обучението за квалификационен клас за тип е изпълнено, както е предвидено в 18.3. За всички членове на екипажа обучението за квалификационен клас за тип трябва да обхваща познаването на системите за обезопасяване на товарите и зоните за съхранение на превозни средства.

ГЛАВА 19

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОВЕРКИ И ТЕХНИЧЕСКО ОБСЛУЖВАНЕ

19.1 Администрацията следва да одобри организацията на оператора или всяка организация, на която той може да се обадя за поддръжка на плавателния си съд, и определя обхвата на задълженията, които всяка част от организацията може да изпълнява, като взема предвид броя и компетентността на персонала, наличните съоръжения, договорките за търсене на специализирана помощ, ако е необходимо, воденето на документация, комуникацията и разпределението на отговорностите.

19.2 Плавателните съдове и оборудването трябва да се поддържат в съответствие с изискванията на Администрацията, и по-специално:

1.

рутинните превантивни проверки и поддръжка трябва да се извършват по график, одобрен от Администрацията, който се съобразява поне на първо време с графика на производителя;
2.

при изпълнение на задачите по поддръжката трябва да се обярне необходимото внимание на ръководствата за техническо обслужване, сервизните бюлетени, приети от Администрацията, и всички допълнителни инструкции на Администрацията в това отношение;
3.

всички модификации трябва да се записват и техните аспекти на безопасността се проучват. Когато това би могло да окаже въздействие върху безопасността, изменението, заедно с монтажа, трябва да бъде прието от Администрацията;
4.

трябва да бъдат предвидени подходящи мерки за информиране на капитана за експлоатационното състояние на неговия плавателен съд и неговото оборудване;
5.

задълженията на екипажа по отношение на поддръжката и ремонта и процедурата за получаване на помощ при ремонт, когато плавателният съд е извън базовото пристанище, трябва да са ясно определени;

Заверка за периодични прегледи

С настоящото се удостоверява, че след преглед, изискван съгласно 1.5 от Кодекса, е установено, че този плавателен съд отговаря на съответните разпоредби на Кодекса.

Периодичен преглед:

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:
Дата:

.....
(Печат или щемпел на органа,
според случая)

Периодичен преглед:

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощеното
длъжностно лице)

Място:
Дата:

(Печат или щемпел на органа,
според случая)

Периодичен преглед:

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)

Място:
Дата:

(Печат или щемпел на органа, според
случај)

Периодичен преглед:

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)

Място:
Дата:

.....
(Печат или штемпел на органа, според случая)

Заверка за удължаване на срока на действие на сертификата, ако той е валиден за по-малко от 5 години, когато се прилага 1.8.8 от Кодекса

Този плавателен съд отговаря на съответните изисквания на Кодекса и настоящият сертификат, в съответствие с 1.8.8 от Кодекса, се приема за валиден до

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
отъжностно лице)

Место:
Дата:

.....
(Печат или щемпел на органа, според случая)

Заверка в случаите, когато прегледът при подновяване е завършен и се прилага 1.8.9 от Кодекса

Този плавателен съд отговаря на съответните изисквания на Кодекса и настоящият сертификат, в съответствие с 1.8.9 от Кодекса, се приема за валиден до

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)

Място:
Дата:

(Печат или щемпел на органа, според случая)

Заверка за удължаване на валидността на сертификата до достигане на приетият срок за преглед, когато се прилага 1.8.10 от Кодекса

З съответствие с 1.8.10 от Кодекса, настоящият сертификат се приема за валиден до

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)

Място:
Дата:

.....
(Печат или щемпел на органа, според случая)

Заверка за преместване на датата на годишнината,
когато се прилага 1.8.12 от Кодекса

Съгласно 1.8.12 от Кодекса датата на новата годишнина е

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)
Място:
Дата:

.....
(Печат или щемпел на органа, според случая)

Съгласно 1.8.12 от Кодекса датата на новата годишнина е

Подпис:
(Подпис на надлежно упълномощено
длъжностно лице)
Място:
Дата:

.....
(Печат или щемпел на органа, според случая)

СПИСК НА ОБОРУДВАНЕТО ЗА
СЕРТИФИКАТ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

Този списък трябва да е прикрепен постоянно към сертификата за безопасност на
високоскоростни плавателни съдове

СПИСК НА ОБОРУДВАНЕТО ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ С МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС ЗА
БЕЗОПАСНОСТ НА ВИСОКОСКОРОСТНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ, 2000 г.

1 Данни за плавателния съд

Наименование на плавателния съд

Производител на модела и номер на корпуса

Отличителен номер или букви

ММО номер*

Категория: пътнически плавателен съд от категория А/пътнически плавателен съд от
категория В/товарен плавателен съд**

Тип плавателен съд: превозно средство с въздушна възглавница/неводоизместващ
кораб/кораб на подводни криле/еднокорпусен/многокорпусен/друг
(дайте подробности
.....)**

Брой на пътниците, за които е сертифициран

Минимален брой лица с необходимите квалификации за работа с радиоинсталации

* В съответствие със схемата на ММО за идентификационните номера на корабите приета от
Организацията с резолюция А.600(15).

** Ненужното се зачертава.

2 Данни за спасителните средства

1	Общ брой на лицата, за които са осигурени спасителни средства	.....
2	Общ брой на спасителните лодки	.....
2.1	Общ брой на лицата, които се побират в тях	.....
2.2	Брой частично затворени спасителни лодки, отговарящи на изискванията на 4.5 от Международния кодекс за спасителни средства	.....
2.3	Брой напълно затворени спасителни лодки, отговарящи на раздели 4.6 и 4.7 от Международния кодекс за спасителни средства	.....
2.4	Други спасителни лодки	.....
2.4.1	Брой	.....
2.4.2	Тип	.....
3	Брой на дежурните лодки	.....
3.1	Брой на дежурните лодки, включени в общия брой спасителни лодки, посочен по-горе	.....
4	Спасителни плотове, съответстващи на раздели 4.1 до 4.3 от Международния кодекс за спасителни средства, за които са предвидени подходящи средства за спускане	.....
4.1	Брой спасителни плотове	.....
4.2	Брой на лицата, които се побират в тях	.....
5	Открити двустранни спасителни плотове (приложение 11 към Кодекса)	.....
5.1	Брой спасителни плотове	.....
5.2	Брой на лицата, които се побират в тях	.....

6	Брой на системите за морска евакуация	.....
6.1	Брой на обслужваните от тях лица	.....
7	Брой на спасителните пояси	.....
8	Брой спасителни жилетки	.....
8.1	Брой, подходящ за възрастни	.....
8.2	Брой, подходящ за деца	.....
9	Водонепроницаеми костюми	.....
9.1	Общ брой	.....
9.2	Брой на костюмите, които съответстват на изискванията за спасителни жилетки	.....
10	Брой предпазни костюми	.....
10.1	Общ брой	.....
10.2	Брой на костюмите, които съответстват на изискванията за спасителни жилетки	.....
11	Радиоинсталации, които се използват в спасителни средства	.....
11.1	Брой на радарните транспондери	.....
11.2	Брой двупосочни УКВ радиотелефонни апарати	.....

3 Подробности за навигационните системи и оборудване

1.1	Магнитен компас	.....
1.2	Предаващо устройство за курсоуказване	.....
1.3	Жирокомпас	.....
2	Устройство за измерване на скорост и изминатото разстояние	.....
3	Ехолот	.....
4.1	Радар на честота 9 GHz	.....
4.2	Втори радар (3 GHz/9 GHz*)	.....
4.3	Устройство за автоматична радиолокационна прокладка/устройство за автоматично слеждане*	.....
5	Приемник за получаване на данни от глобална навигационна сателитна система/ наземна навигационна система/ други средства за фиксиране на позиция**, **	.....
6.1	Индикатор за скоростта на извършване на поворот	.....
6.2	Индикатор за ъгъла на завъртане на руля/индикатор за посоката на завъртане на руля*	.....
7.1	Морски карти или Информационна система за изобразяване на морски/електронни карти (ECDIS)*	.....
7.2	мерки за резервиране на ECDIS	.....
7.3	Навигационни публикации	.....
7.4	мерки за резервиране на навигационните публикации	.....
8	Прожектор	.....
9	Дневна сигнална лампа	.....
10	Оборудване за нощно виждане	.....
11	Средства за показване на режима на системите за задвижване	.....
12	Автоматично помощно управление (автоматичен пилот)	.....
13	Радиолокационен отражател/ други средства*, **	.....
14	Система за акустично приемане	.....
15	Система за автоматично разпознаване	.....
16	Устройство за регистриране на данни за движението на кораба (УРДК)	.....
*	Непущеното се зачертава	
**	Ако се използват „други средства“, те се уточняват	

4 Данни за радиосъоръжения

Елемент		Реално снабдяване
1	Основни системи	.....
1.1	УКВ радиоиnstалация:	.....
1.1.1	Колиращо устройство за цифрово селективно повикване	.....
1.1.2	Вахтен приемник за цифрово селективно повикване	.....
1.1.3	Радиотелефония	.....
1.2	СВ радиоиnstалация:	.....
1.2.1	Колиращо устройство за цифрово селективно повикване	.....
1.2.2	Вахтен приемник за цифрово селективно повикване	.....
1.2.3	Радиотелефония	.....
1.3	СВ/КВ радиоиnstалация:	.....
1.3.1	Колиращо устройство за цифрово селективно повикване	.....
1.3.2	Вахтен приемник за цифрово селективно повикване	.....
1.3.3	Радиотелефония	.....
1.3.4	Радиотелекс е	.....
1.4	Корабна наземна станция Inmarsat	.....
2	Второстепенни средства за обявяване на тревога	.....
3	Приспособления за приемане на информация за морската безопасност	.....
3.1	Приемник NAVTEX	.....
3.2	Приемник EGC	.....
3.3	КВ радиотелеграфен приемник с директно отпечатване	.....
4	Съпътников EPIRB	.....
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	Inmarsat	.....
5	УКВ EPIRB	.....
6	Радарен транспондер на кораба	.....

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПРИЛОЖЕНИЕ НА КОНЦЕПЦИЯТА ЗА ВЕРОЯТНОСТИТЕ

- 1Общи положения
- 1.1При нито една човешка дейност не може да се постигне абсолютна безопасност. Естествено, този факт се взема предвид при разработването на изискванията за безопасност, което означава, че изискванията не налагат, че безопасността следва да бъде абсолютна. При традиционните плавателни съдове често е било възможно да се посочат някои аспекти на проектирането или строителството в подробности, по начин, който съответства на определено ниво на риск, което през годините е било интуитивно прието, без да се налага да бъде дефинирано.
- 1.2При високоскоростните плавателни съдове обаче често би било твърде рестриктивно техническите спецификации да бъдат включвани в Кодекса. Следователно изискванията трябва да бъдат написани (когато този въпрос възникне) в смисъл на "... Администратцията трябва да приеме на базата на изпитвания, разследвания и предишен опит, че вероятността от --- е (приемливо ниска)". Тъй като различните нежелани събития могат да се считат за имащи различни общи степени на приемлива вероятност (напр. времемно влошаване на задвижването в сравнение с неконтролируем пожар), е удобно да се постигне съгласие за поредица от стандартизирани изрази, които могат да се използват за предаване на относелните приемливи вероятности за различни инциденти, т.е. за извършване на качествен процес на класиране. По-долу е представен речник, който има за цел да осигури съгласуваност между различните изисквания, когато е необходимо да се опише нивото на риск, което не трябва да бъде превишавано.
- 2Условия, свързани с вероятностите
- Различните нежелани събития могат да имат различни степени на приемлива вероятност. Във връзка с това е удобно да се постигне съгласие относно стандартизираните изрази, които да се използват за предаване на относително приемливите вероятности за различни събития, т.е. за извършване на качествен процес на класиране.
- 2.1Събития
- 2.1.1"Събитие" е състояние, включващо потенциално понижаване на нивото на безопасност.
- 2.1.2"Повреда" е явление, при което част или части от плавателния съд се повреждат, например авария. Повредата включва:
- 1една повреда;

2независими повреди в съчетание помежду си в рамките на дадена система;

3независими повреди в съчетание, включващи повече от една система, като се вземат предвид:

3.1всяка неоткрита повреда, която вече е налице;

3.2тези последващи повреди*, за които има основание да се смята, че ще са следствие от разглежданата повреда, и
- * При оценката на последващите повреди се вземат предвид всички произтичащи от това тежки експлоатационни условия за елементи, които до този момент не са претърпели повреда.

12 Най-неблагоприятните предвидени условия

13 Други експлоатационни ограничения

Настоящото разрешително потвърждава, че обслужването, посочено по-горе, е в съответствие с общите изисквания на 1.2.2 до 1.2.7 от Кодекса.

НАСТОЯЩОТО РАЗРЕШИТЕЛНО е издадено под контрола на правителството на

НАСТОЯЩОТО РАЗРЕШИТЕЛНО е валидно до

на високоскоростни плавателни съдове остане валиден.

Издаден в

(Место на издаване на разрешителното)

(Дата на издаване)

(Подпис на надлежно упълномощено длъжностно лице, което издава разрешителното)

(печат или щемпел на издаващия орган, според случая)

3. значително изменение на допустимите експлоатационни условия, при което за безопасното завършване на пътуването се изискват повече от нормалните умения от страна на екипажа.

2.3.4 „Опасен ефект“ е ефект, който води до:

- 1. опасно увеличаване на оперативните задължения на екипажа или на трудностите при изпълнението на задълженията им от такава величина, че не може разумно да се очаква от тях да се справят с трудностите и вероятно ще се нуждаят от външна помощ; или
- 2. опасно влошаване на характеристиките на управление; или
- 3. опасно влошаване на здравината на плавателния съд; или
- 4. маргинални условия за, или наранявания на, пътниците; или
- 5. съществена нужда от външни спасителни операции.

2.3.5 „Катастрофален ефект“ е ефект, който води до загуба на плавателния съд и/или до смъртни случаи.

2.4 Ниво на безопасност

„Ниво на безопасност“ е числена стойност, характеризираща връзката между характеристиките на плавателния съд, представени като хоризонтално ускорение с единична амплитуда (g), и тежестта на ефектите от ускорението върху натоварването върху правостоящи и селящи хора.

Нивата на безопасност и съответната тежест на ефектите върху пътниците и критериите за безопасност за експлоатационните характеристики на плавателните съдове са определени в таблица 1.

3 Цифрови стойности

Когато при оценката на съответствието с изискванията се използват числови вероятности, като се използват термини, подобни на посочените по-горе, като насоки могат да се използват следните приблизителни стойности, за да се подпомогне откриването на обща отправна точка. Посочените вероятности са на почасова база или на база пътуване, в зависимост от това кое е по-подходящо за въпросната оценка.

Често	Повече от 10 ⁻³
Вероятно	10 ⁻³ до 10 ⁻⁵
Малко вероятно	10 ⁻⁵ до 10 ⁻⁷
Изключително малко	10 ⁻⁷ до 10 ⁻⁹
Изключително невероятно	Въпреки че не е дадена приблизителна цифрова вероятност за това, използваните цифри трябва да бъдат значително по-малки от 10 ⁻⁹ .

Забелеска: Различните явления могат да имат различни присмисливи вероятности в зависимост от сериозността на последствията от тях (вижте таблица 2).

4. повреда по обща причина (повреда на повече от един компонент или система поради една и съща причина).

2.1.3 „Събитие“ е явление, чиито произход е извън плавателния съд (напр. вълни).

2.1.4 „Грешка“ е явление в резултат на неправилно действие от страна на екипажа или персонала по поддръжката.

2.2 Вероятност от възникване на явления

2.2.1 „Често“ е това, която е вероятно да възникне по време на експлоатационния живот на конкретен плавателен съд.

2.2.2 „Вероятно“ е това, което е малко вероятно да възниква често, но което може да се случи няколко пъти през целия експлоатационен живот на конкретен плавателен съд.

2.2.3 „Повтарящо се“ е термин, обхващащ общия брой чести и разумно вероятни случаи.

2.2.4 „Малко вероятно“ е това, което е малко вероятно да се случи на всеки плавателен съд, но може да се случи на няколко плавателни съда от даден тип през целия експлоатационен живот на определен брой плавателни съдове от този тип.

2.2.5 „Изключително малко вероятно“ е това, което е малко вероятно да възникне при отчитане на общия експлоатационен живот на определен брой плавателни съдове от този тип, но въпреки това се счита за възможно.

2.2.6 „Изключително невероятно“ е това, което е толкова отдалечено, че не се счита за възможно да се случи.

2.3 Ефекти

2.3.1 „Ефект“ е ситуация, възникнала вследствие на явление.

2.3.2 „Незначителен ефект“ е ефект, който може да възникне поради повреда, събитие или грешка, както са определени в 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, който може лесно да бъде отстранен от екипажа. Той може да включва:

- 1. малко увеличение на оперативните задължения на екипажа или на трудностите при изпълнението на задълженията им; или
- 2. умерено влошаване на характеристиките на управление; или
- 3. незначително изменение на допустимите експлоатационни условия.

2.3.3 „Значителният ефект“ е ефект, който води до:

- 1. значително увеличаване на оперативните задължения на екипажа или на трудностите при изпълнението на задълженията им, които сами по себе си не са извън възможностите и компетентностите на екипажа, при условие че по същото време не настъпва друг значителен ефект; или
- 2. значително влошаване на характеристиките на управление; или

Таблица 1

ЕФЕКТ	КРИТЕРИИ, КОИТО НЕ ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПРЕВИШАВАНИ		КОМЕНТАРИ
	Вид на	Стойност	
НИВО 1 НЕЗНАЧИТЕЛЕН ЕФЕКТ Умерено влошаване на	Максимално ускорение, измерено хоризонтално ¹	0,20g ²	0,08g: Възрастен човек запазва равновесие, като се държи. 0,15g: Средностатистическият човек запазва равновесие, като се държи. 0,15g: Седящият човек ще започне да се държи.
НИВО 2 ЗНАЧИТЕЛЕН ЕФЕКТ Значително влошаване на	Максимално ускорение, измерено хоризонтално ¹	0,35g	0,25g: Максимално натоварване за средностатистически човек, който запазва равновесие, като се държи. 0,45g: Средностатистическият човек пада от седалката, когато не носи
НИВО 3 ОПАСЕН ЕФЕКТ Значително влошаване на безопасността	Изчислено проектно състояние на сблъсък Максимално проектно натоварване на конструкцията въз основа на	Вижте 4.3.3 Вижте 4.3.1	Опасност от нараняване на пътници; безопасна аварийна работа след сблъсък. 1,0g: Влошаване на безопасността на пътниците
НИВО 4 КАТАСТРОФАЛЕН ЕФЕКТ			Загуба на плавателния съд и/или смъртни случаи.

1

Използваните акселерометри трябва да имат точност от поне 5% от цялата скала и не трябва да имат честотна характеристика, по-малка от 20 Hz. Честотата на пробите не трябва да бъде по-малка от 5 пъти максималната честотна характеристика. Филтрите против изкривявания, ако се използват, следва да имат област на пропускане, равна на честотната характеристика.

2

g = гравитационно ускорение (9,81 m/s²).

Таблица 2

ниво на безопасност	1	1	1	2	3	4
ЕФЕКТ ВЪРХУ ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ И ПЪТНИЦИТЕ	Нормален	Смущения	Експлоатационни ограничения	Аварийни процедури; значително намаляване на маржа на безопасност; трудности за екипажа да се справи с неблагоприятните условия; наранявания на пътници.	Значително намаляване на маржа на безопасност; претоварване на екипажа поради прекомерна работа или условия на околната среда; сериозни наранявания на малък брой пътници.	Смъртни случаи, обикновено със загуба на плавателния съдове
F.A.R. ¹ ВЕРОЯТНОСТ (само за справка) JAR-25 ² ВЕРОЯТНОСТ	← 10⁻⁹ 10⁻¹ 10⁻² ←	← 10⁻³ 10⁻⁴ 10⁻⁵ ← ВЕРОЯТНО	← 10⁻³ 10⁻⁴ 10⁻⁵ ← ВЕРОЯТНО	← 10⁻⁶ 10⁻⁷ ← НЕВЕРОЯТНО ← 10⁻⁶ 10⁻⁷ ← МАЛКО ВЕРОЯТНО	← 10⁻⁸ 10⁻⁹ ← НЕВЕРОЯТНО ← 10⁻⁸ 10⁻⁹ ← ИЗКЛЮЧИТЕЛНО МАЛКО ВЕРОЯТНО	← 10⁻⁹ ← ИЗКЛЮЧИТЕЛНО НЕВЕРОЯТНО ← 10⁻⁹ ← ИЗКЛЮЧИТЕЛНО НЕВЕРОЯТНО
КАТЕГОРИЯ НА ЕФЕКТА	← 10⁻⁹ 10⁻¹ 10⁻² ← НЕЗНАЧИТЕЛЕН	← 10⁻³ 10⁻⁴ 10⁻⁵ ← НЕЗНАЧИТЕЛЕН	← 10⁻³ 10⁻⁴ 10⁻⁵ ← НЕЗНАЧИТЕЛЕН	← 10⁻⁶ 10⁻⁷ ← ЗНАЧИТЕЛЕН	← 10⁻⁸ 10⁻⁹ ← ОПАСЕН	← 10⁻⁹ ← КАТАСТРОФАЛЕН

1

Правилник за федералната авиация на САЩ.

2

Европейски правилник за съвместна летателна годност.

2 Цели

2.1 Основната цел на анализа на характера и последствията от повредите е да осигури цялостно, систематично и документирано разследване, което да установи важните условия на повреда на плавателния съд и да оцени тяхното значение за безопасността на плавателния съд, неговите пътища и околната среда.

2.2 Основните цели на анализа са:

- .1 да предостави на Администрацията резултатите от проверката на характеристиките на повредата на плавателния съд, за да подпомогне оценката на нивата на безопасност, предложени за експлоатацията на плавателния съд;
- .2 да предостави на операторите на плавателния съд данни за изготвяне на всеобхватни програми и документация за обучение, експлоатация и поддръжка; и
- .3 да предостави на проектантите на плавателни съдове и системи данни за проверка на предложенията от тях проекти.

3 Обхват на приложение

3.1 Анализът на характера и последствията от повредите се извършва за всеки високоскоростен плавателен съд преди пускането му в експлоатация по отношение на системите, изисквани съгласно разпоредбите на 5.2, 9.1.10, 12.1.1 и 16.2.6 от настоящия Кодекс.

3.2 За плавателни съдове с един и същ дизайн и с едно и също оборудване един анализ на характера и последствията от повредите на водещия плавателен съд е достатъчен, но всеки плавателен съд подлежи на заключителни изпитвания.

4 Анализ на характера и последствията от повредите в системите

4.1 Преди да се пристъпи към подробен анализ на характера и последствията от повредите на системните елементи върху функционалността на системата, е необходимо да се извърши анализ на функционалните неизправности на важните системи на плавателния съд. По този начин само системи, които не преминават успешно анализа на функционалните неизправности, трябва да бъдат проучени от по-подробен анализ на характера и последствията от повредите.

4.2 При провеждане на анализ на характера и последствията от повредите в системите се вземат предвид следните типични режими на работа при нормални проектни условия на плавателния съд:

- .1 нормални условия на плаване при пълна скорост;
- .2 максимално допустима експлоатационна скорост в води с натоварен трафик ; и
- .3 маневриране за заставане/снемане.

4.3 Функционалната взаимозависимост на тези системи се описва в блокови диаграми, държавни диаграми на повредите или в описателен формат, за да се даде възможност за

197

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРОЦЕДУРИ ЗА АНАЛИЗ НА ХАРАКТЕРА И ПОСЛЕДСТВИЯТА ОТ НЕИЗПРАВНОСТИТЕ

1 Въведение

1.1 При традиционните плавателни съдове е било възможно да се посочат някои аспекти на проектирането или строителството с известна степен на подробен, по начин, който съответства на определено ниво на риск, което през годините е било интуитивно прието, без да се налага да бъде дефинирано.

1.2 С развитието на големите високоскоростни плавателни съдове този необходим опит не е широко достъпен. Въпреки това, с вече широкото приемане на подхода на вероятностите към оценките на безопасността в отрасъла като цяло се използва анализ на показателите за повредите , за да се подпомогне оценката на безопасността на високоскоростните плавателни съдове.

1.3 Трябва да бъде извършена практическа, реалистична и документирана оценка на характеристиките на повредите на плавателния съд и неговите съставни системи с цел да се определят и проучат възможните съществени състояния на повреда.

1.4 Настоящото приложение описва анализа на характера и последствията от повредите и дава насоки за прилагането му чрез:

- .1 разясняване на основни принципи;
- .2 осигуряване на необходимите процедурни стъпки за извършване на анализа;
- .3 определяне на подходящите термини, допускания, мерки и режими на повреда; и
- .4 предоставяне на примерни работни листове.

1.5 Анализът на характера и последствията от повредите за високоскоростни плавателни съдове се базира на концепция за една повреда, съгласно която всяка система на различни нива от функционалната йерархия се приема за повреда поради една вероятна причина в даден момент. Ефектите от предполагаемата повреда се анализират и класифицират според тяхната тежест. Тези ефекти могат да включват вторични повреди (или множество повреди) на друго ниво. Срещу всеки режим на повреда, който може да има катастрофален ефект върху плавателния съд, се взимат мерки чрез добавяне на резервни системи или оборудване, освен ако вероятността от такава повреда е изключително малка (вижте раздел 13). За режими на повреди, причиняващи опасни ефекти, могат да бъдат предприети коригиращи мерки. Изготвя се тестова програма, за да се потвърдят заключенията от анализа на характера и последствията от повредите.

1.6 Въпреки че анализът на характера и последствията от повредите се предлага като една от най-гъвкавите техники за анализ, се приема, че съществуват и други методи, които могат да бъдат използвани и които при определени обстоятелства могат да предложат също толкова всеобхватна представа за определени характеристики на повредите.

196

приспособени за плавателния съд, като например електрическите и хидравличните системи на плавателния съд.

6 Процедура

За анализа на характера и последствията от неизправностите се изпълняват следните стъпки:

1. определя се системата, която трябва да се анализира;
2. илюстрират се взаимовръзките на функционалните елементи на системата посредством блокови диаграми;
3. идентифицират се всички възможни режими на повреда и причините за тях;
4. оценяват се ефектите върху системата на всеки режим на повреда;
5. определят се методите за откриване на повредите;
6. определят се коригиращи мерки за режимите на повреда;
7. прави се оценка на вероятността от повреди с опасни или катастрофални ефекти, където е приложимо;
8. документира се анализът;
9. разработва се тестова програма; и
10. изготвя се доклад от анализа на характера и последствията от повредите.

7 Дефиниране на системата

Първата стъпка при анализ на характера и последствията от повредите е подробно проучване на системата, която трябва да се анализира, с помощта на чертежи и ръководства за оборудването. Изготвя се описание на системата и нейните функционални изисквания, включващо следната информация:

1. общо описание на функционирането и структурата на системата;
2. функционална зависимост между елементите на системата;
3. приемливи функционални граници на ефективност на системата и нейните съставни елементи във всеки от типичните режими на работа; и
4. системни ограничения.

8 Разработване на блокови диаграми на системата

8.1 Следващата стъпка е да се разработи блокова диаграма, показваща последователността на функциите на системата както за техническа информация за функциите и работата на системата, така и за последващ анализ. Като минимум блоковата диаграма трябва да съдържа:

1. разбивка на системата на основни подсистеми или оборудване;

199

по-добро разбиране на ефектите от неизправностите. Доколкото е приложимо, всяка от анализираните системи се приема за неизправна в следните режими на повреда:

1. пълна загуба на функция;
2. бърза промяна до максимална или минимална изходна мощност;
3. неконтролирана или променлива изходна мощност;
4. преждевременно задействане;
5. невъзможност за работа в предписаното време; и
6. невъзможност за прекъсване на работата в предписаното време.

В зависимост от разглежданата система може да се наложи да се вземат предвид и други режими на повреда.

4.4 Ако дадена система може да се повреди без каквито и да било опасни или катастрофални ефекти, не е необходимо да се провежда подробен анализ на характера и последствията от повредите в архитектурата на системата. За системи, чийто индивидуална повреда може да причини опасни или катастрофални ефекти и при които не е предвидена резервна система, се следва подробен анализ на характера и последствията от повредите, както е описано в следващите параграфи. Резултатите от функционалния анализ на повредите на системата се документират и потвърждават от практическа тестова програма, изготвена въз основа на анализа.

4.5 Когато системата, чийто повреда може да причини опасни или катастрофални ефекти, е снабдена с резервна система, може да не е необходим подробен анализ на характера и последствията от повредите, при условие че:

1. резервната система може да бъде въведена в експлоатация или да посеме работата на неизправната система в рамките на срока, определен от най-тежкия работен режим в 4.2, без да се поставя в опасност плавателният съд;
2. резервната система е напълно независима от системата и няма нито един общ системен елемент, чийто повреда би причинила повреда както на системата, така и на резервната система. Общият системен елемент може да е приемлив, ако вероятността от повреда е в съответствие с раздел 13; и
3. резервната система може да е със същия източник на захранване като системата. В такъв случай трябва да има на разположение алтернативен източник на енергия във връзка с изискването, посочено в 1.

Разглеждат се също вероятността и ефектите от грешка на оператора за въвеждане на резервната система.

5 Анализ на характера и последствията от повреди в оборудването

Системите, които ще бъдат предмет на по-подробен анализ на характера и последствията от повредите на този етап, включват всички системи, които се преминали неуспешно анализа на характера и последствията от повредите в системите и могат да включват тези, които имат важно влияние върху безопасността на плавателния съд и неговите пътници и които изискват разследване на по-дълбоко ниво от нивото на анализа на функционалните повреди на системите. Такива системи често са тези, които са специално проектирани или

198

ниво. В определени случаи може да няма локален ефект извън самия режим на повреда.

10.2 Въздействието от повредата на дадено оборудване или подсистема върху изходната мощност на системата (системната функция) се нарича „краен ефект“. Крайните ефекти се оценяват и тяхната тежест се класифицира в съответствие със следните категории:

1. катастрофални;
2. опасни;
3. значителни; и
4. незначителни.

Определенията на тези четири категории ефекти от повредите са дадени в 2.3 от приложение 3 към настоящия Кодекс.

10.3 Ако крайният ефект от повредите се класифицира като опасен или катастрофален, обикновено е необходимо резервно оборудване за предотвратяване или свеждане до минимум на този ефект. За опасни последици от повредите могат да бъдат предприети коригиращи оперативни процедури.

11 Откриване на повреди

11.1 При анализа на характера и последиците от повредите като цяло се анализират само ефектите от повреди, основащи се на една повреда в системата, и се идентифицират средства за откриване на повреди, като например визуални или звукови предупредителни устройства, автоматични сензорни устройства, измервателни уреди или други уникални устройства за индикация.

11.2 Когато повреда на системния елемент не може да бъде открита (т.е. скрита повреда или повреда, която не дава визуална или звукова индикация на оператора) и системата е в състояние да продължи с конкретната си работа, анализът се разширява, за да се определят ефектите от втората повреда, която в комбинация с първата неизправност може да доведе до по-сериозен ефект от повредите, напр. опасен или катастрофален ефект.

12 Коригиращи мерки

12.1 Идентифицира се и се оценява и реакцията на резервното оборудване или всяко коригиращо действие, инициирано на дадено системно ниво с цел предотвратяване или намаляване на ефекта от режима на повреда на системен елемент или оборудване.

12.2 Описват се характеристиките на проектирането на всяко системно ниво за анулиране на ефектите от неизправностите или повредите, като например контролиране или деактивиране на системни елементи с цел спиране на генерирането или разпространението на ефектите от повредите, или активиране на резервни елементи или системи в режим на готовност. Коригиращите проектни механизми включват:

1. резервни системи, които позволяват непрекъсната и безопасна работа;
2. предпазни устройства, механизми за наблюдение или сигнализация, които дават възможност за ограничена работа или ограничаване на повредите; и
3. алтернативни режими на работа.

201

2. всички съответни входни и изходни характеристики и идентификационни номера, чрез които всяка подсистема е систематизирана; и
3. всички резервни механизми, алтернативни сигнални системи и други инженерни характеристики, които осигуряват мерки за „защита срещу неизправности“.

Пример за блокова диаграма на системата е даден в допълнение 1.

8.2 Може да се наложи изготвянето на различен набор от блокови диаграми за всеки работен режим.

9 Установяване на режимите на повреда, причините и последиците

9.1 Режимът на повреда е начинът, по който се наблюдава повреда. Той обикновено описва начина, по който възниква повреда и нейното въздействие върху оборудването или системата. В таблица 1 е даден примерен списък на режимите на повреда. Режимите на повреда, изброени в таблица 1, могат да опишат повредата на който и да е системен елемент по достатъчно специфичен начин. По този начин могат да бъдат идентифицирани и описани всички възможни режими на неизправност, когато се използва заедно със спецификациите за ефективност, които уреждат входните и изходните характеристики на блоковата диаграма на системата. Така например захранването може да е в режим на повреда, описан като „загуба на изходна мощност“ (29), а причината за повреда да е „отворена (електрическа)“ (31).

9.2 Режим на повреда в системен елемент може да бъде и причината за повреда в системата. Например, хидравличният тръбопровод на системата за повреда в може да е в режим на повреда „възнен теч“ (10). Този режим на повреда на хидравличния тръбопровод може да се превърне в причина за повреда на режима на повреда на рулевото управление „загуба на изходна мощност“ (29).

9.3 Всяка система се разглежда с подход „от горе надолу“, като се започне от функционалната изходна мощност на системата, а повредите се свързват с една възможна причина в даден момент. Тъй като даден режим на повреда може да има повече от една причина, трябва да бъдат идентифицирани всички потенциални причини за всеки режим на повреда.

9.4 Ако големи системи могат да се повредят без неблагоприятни ефекти, не е необходимо те да се разглеждат допълнително, освен ако повреда остане незабелязана от оператора. Да се реши, че няма неблагоприятен ефект, не означава само идентифициране на резервните системи. Следва да се докаже, че резервните системи се задействат незабавно или се привлекат в действие с значително закъснение във времето. Освен това, ако последователността е:

„повреда - аларма - действие на оператора - стартиране на резервна система - резервна система в експлоатация“, се вземат предвид ефектите от закъснението.

10 Ефекти от повредите

10.1 Последните от режима на повреда за работата, функционирането или състоянието на дадено оборудване или система се наричат „ефект от повреда“. Ефектите от неизправностите върху конкретна подсистема или оборудване се наричат „локални ефекти от повредите“. Оценката на локалните ефекти от повредите помага да се определи ефективността на всяко резервно оборудване или коригиращи действия на това системно

200

2. ограничена експлоатация; и
3. всякакви други коригиращи действия.

За оборудване, при което неизправността не може лесно да се симулира на плавателния съд, могат да се използват резултати от други изпитвания за определяне на ефектите и влиянието върху системите и плавателния съд.

15.2 Опитите включват също изследвания на:

1. разположението на пунктовете за управление, по-специално по отношение на относителното разположение на превключвателите и другите устройства за управление, за да се гарантира нисък потенциал за непреднамерено и неправилно действие на екипажа, особено при извънредни ситуации, и осигуряването на блокови за предотвратяване на непреднамерено задействане при важна системна работа;
2. наличието и качеството на оперативната документация на плавателния съд, по-специално по отношение на контролните списъци преди пътуването. От съществено значение е тези проверки да отчитат всички неоткрити неизправности, установени при анализа на неизправностите; и
3. ефектите от основните режими на неизправност, както са посочени в теоретичния анализ.

15.3 Изпитванията за анализ на характера и последствията от неизправностите на борда се провеждат в съответствие с разпоредбите, посочени в 5.3, 16.4 и 17.4 от настоящия Кодекс, преди плавателният съд да влезе в експлоатация.

16 Доклад от анализа на характера и последствията от неизправностите

Докладът от анализа на характера и последствията от неизправностите представлява самостоятелен документ с пълно описание на плавателния съд, неговите системи и техните функции, както и предложените експлоатационни и метеорологични условия за режими на неизправност, причините и ефектите, които трябва да се разбират, без да е необходимо да се правят препратки към други планове и документи, които не са включени в доклада. Допусканята от анализа и блоковите диаграми на системата се включват, когато е целесъобразно. Докладът съдържа резюме на заключенията и препоръките за всяка от системите, оценени в анализа на неизправностите в системите и анализа на неизправностите в оборудването. В него се изрояват също всички вероятни неизправности и тяхната вероятност за неизправност, където е приложимо, коригиращите действия или експлоатационните ограничения за всяка система във всеки от анализираните работни режими. Докладът включва тестовата програма, както и всички други доклади от изпитвания и анализи на характера и последствията от неизправностите.

203

12.3 Описват се мерките, които изискват действие от страна на оператора за заобикаляне или смекчаване на ефектите от предпологаемата неизправност. Възможността и ефектът от грешката на оператора се вземат предвид, ако коригиращото действие или стартирането на резервните системи изисква действие от страна на оператора, когато се оценяват средствата за елиминирание на локалните ефекти от неизправностите.

12.4 Следва да се отбележи, че коригиращите реакции, приемливи за един работен режим, може да не са приемливи за друг, напр. резервен системен елемент със значително закъснение, който трябва да бъде приведен в действие, като същевременно отговаря на работния режим „нормални условия за корабоплаване при пълна скорост“, може да доведе до катастрофален ефект в друг работен режим, напр. „максимално допустим експлоатационна скорост в води с натоварен трафик“.

13 Приложение на концепцията за вероятностите

13.1 Ако не са предвидени коригиращи мерки или резервни системи, както е описано в предходните параграфи, като алтернатива вероятността за възникване на неизправност трябва да отговаря на следните критерии за приемане:

1. режим на неизправност, който има катастрофален ефект, се оценява като изключително невероятен;
2. режим на неизправност, оценен като изключително малко вероятен, не води до по-лоши последици от опасните ефекти; и
3. режим на неизправност, оценен като чест или вероятен, не води до по-лоши последици от незначителните ефекти.

13.2 Цифровите стойности за различните нива на вероятност са посочени в раздел 3 от приложение 3 към настоящия Кодекс. В зоните, в които няма данни от плавателни съдове за определяне на нивото на вероятността от неизправности, могат да се използват други източници като:

1. изпитване в сервиз; или
2. данни за надеждност, използвани в други зони при сходни експлоатационни условия; или
3. математически модел, ако е приложимо.

14 Документация

14.1 Полезно е анализът на характера и последствията от неизправностите да се извършва на работен лист, както е показано в допълнение 2.

14.2 Работният лист се организира така, че първо да показва най-високото системно ниво, а след това да се продължи надолу с по-ниските нива на системата.

15 Тестова програма

15.1 Изготвя се тестова програма, за да се потвърдят заключенията от анализа на характера и последствията от неизправностите. Препоръчва се тестовата програма да включва всички системи или системни елементи, чиято неизправност би довела до:

1. значителни или по-тежки ефекти;

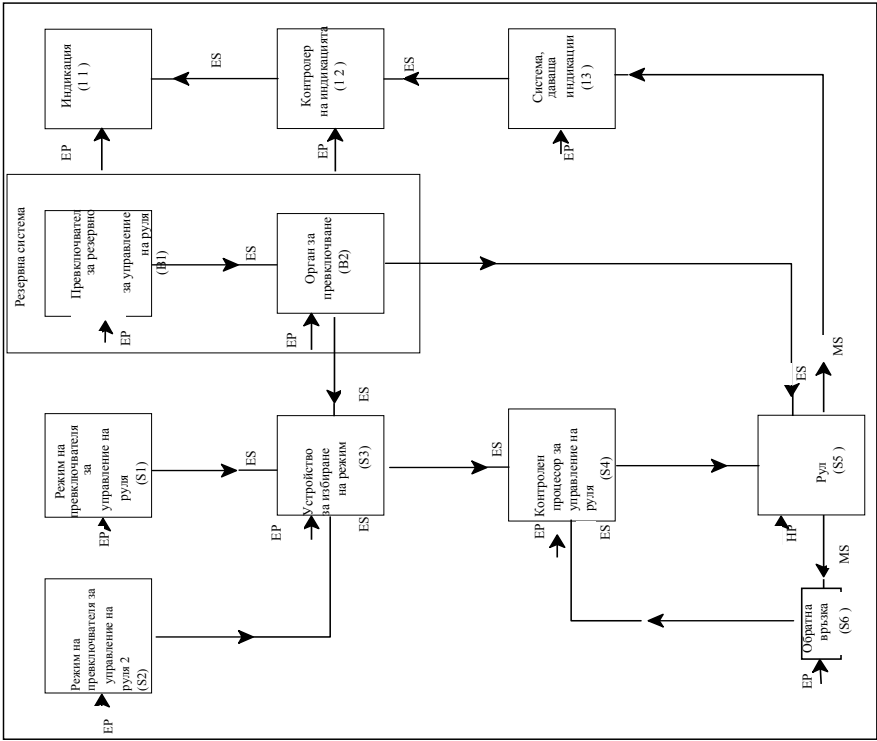
202

Таблица 1
Примерен набор от режими на неизправност (повреди)

1	нарушение на конструкцията (разкъсване)	18	Фалшиво задействане
2	Физическо свързване или запущване	19	Неуспешно спиране
3	Вибрация	20	Неуспешно стартиране
4	Неуспешно оставане на позиция	21	Неуспешно превключване
5	Неуспешно отваряне	22	Преждевременно задействане
6	Неуспешно затваряне	23	Забавена работа
7	Не се отваря	24	Грешен вход (увеличаване)
8	Не се затваря	25	Грешен вход (намаляване)
9	Вътрешни течове	26	Грешен изход (увеличаване)
10	Външни течове	27	Грешен изход (намаляване)
11	Неизправности извън допустимите стойности (високи)	28	Загуба на входяща мощност
12	Неизправности извън допустимите стойности (ниски)	29	Загуба на изходяща мощност
13	Непреднамерено задействане	30	Късо съединение (електрическо)
14	Работа с прекъсвания	31	Отворено (електрически)
15	Нестабилна работа	32	Утечки (електрически)
16	Грешно показание	33	Други уникални условия на неизправност, приложими към характеристиките, изискванията и експлоатационните ограничения на системата
17	Ограничен поток		

Вижте публикацията на IEC: IEC 812 (1985), „Методи за анализ на надеждността на системата - процедура за анализ на характера и последиците от неизправностите“.

Допълнение 1
Примерна блокова диаграма на системата
Дата
Анализатор



Където
EP - електрическа мощност
ES - електрически сигнал
MS - механичен сигнал

Допълнение 2

Работна таблица за анализ на характера и последствията от неизправностите

Вид на системата
 Библиография Режим на работа
 Системни блокови диаграми Лист №
 Дата
 Име на анализатора Чертежи

[illegible]

206

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

НАТРУПВАНЕ НА ЛЕД, ПРИЛОЖИМО ЗА ВСИЧКИ ВИДОВЕ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

1 Допустимы количества лед

1.1.1 При плавателни съдове, извършващи дейност в райони, където е вероятно да има натрупване на лед, се вземат предвид следните допустими количества лед при изчисляването на устойчивостта:

1. 30 kg/m² на открити палуби и трапове;
2. 7,5 kg/m² за издадената странична площ на всяка страна на плавателния съд над водната равнина;
3. издадената странична площ на прекъснатите повърхности на релсите, тредите, рейките (с изключение на мачтите) и такелаж и издадената странична площ на други малки предмети се изчисляват чрез увеличаване на общата издадена площ на непрекъснатите повърхности с 5% и статичните моменти на тази площ с 10%;
4. намаляване на устойчивостта поради асиметрично натоварване на лед в напречната конструкция.

1.1.2 При плавателни съдове, опериращи в райони, където може да се очаква натрупване на лед:

1. В рамките на площите, определени в 2.1, 2.3, 2.4 и 2.5, за които е известно, че имат условия за натрупване на лед, значително различаващи се от тези в 1.1, могат да се прилагат изчисления за натрупване на лед от половината до два пъти от необходимото количество.
2. В рамките на площта, определена в 2.2, която може да се очаква натрупване на лед, надвишаващо два пъти допустимото количество по 1.1, могат да се прилагат по-строги изчисления от посочените в 1.

1.3 Предоставя се информация относно допусканията, направени при изчисляването на състоянието на плавателния съд при всяко от обстоятелствата, посочени в настоящото приложение, за следното:

1. продължителността на пътуването по отношение на времето, прекарано за достигане до местоназначението и завръщане в пристанището; и
2. консумацията на гориво, вода, запаси и други консумативи по време на пътуването.

2 Райони с условия за натрупване на лед

При прилагането на т. 1 се вземат предвид следните райони с условия за натрупване на
лед:

1. Районът северно от ширина $65^{\circ}30'N$, между дължина $28^{\circ}W$ и западния бряг на Исландия; северно от северния бряг на Исландия; северно от румбовата линия, свързваща ширина $66^{\circ}N$, дължина $15^{\circ}W$ с ширина $73^{\circ}30' N$, дължина $15^{\circ}E$, северно от ширина $73^{\circ}30' N$ между дължина $15^{\circ}E$ и $35^{\circ}E$, и източно от дължина $35^{\circ}E$, както и северно от ширина $56^{\circ}N$ в Балтийско море.

2. Районът на север от ширина $43^{\circ}N$, граничещ на запад със североамериканския бряг и на изток с румбовата линия от ширина $43^{\circ}N$, дължина $48^{\circ}W$ до ширина $63^{\circ}N$, дължина $28^{\circ}W$ и оттам по дължина $28^{\circ}W$.

3. Вечки морски райони северно от североамериканския континент, западно от районите, определени в .1 и .2.

4. Берингово и Охотско море и Татарския проток по време на сезона на залежаване.

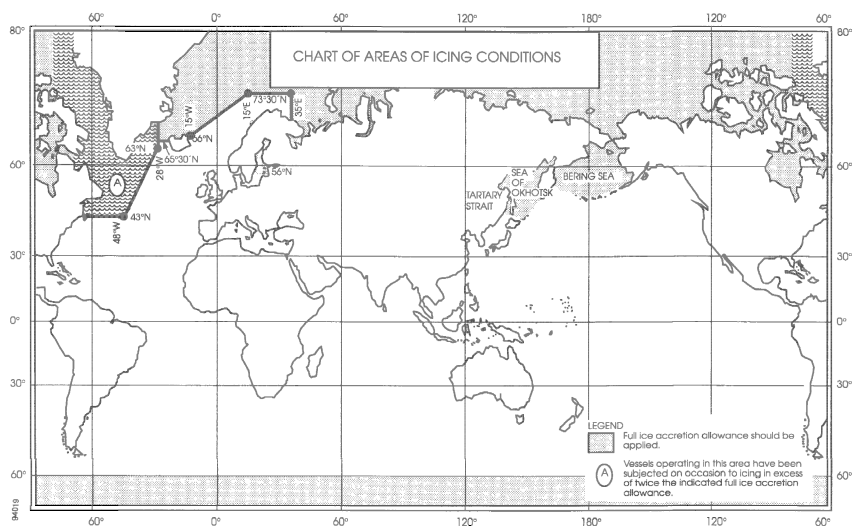
5. Южно от ширина $60^{\circ}S$.

Приложена е диаграма с илюстрации на районите.

3 Специални изисквания

Плавателните съдове, предназначени за експлоатация в райони, където е известно, че има натрупване на лед, са:

1. проектирани така, че да се свежда до минимум натрупването на лед; и
2. оборудвани с такива средства за отстраняване на лед, каквито Администрацията може да изиска.



1.1.3 Връзка между момента на преобръщане и момента на накланяне, за да се изгълни метеорологичния критерий

Устойчивостта на плавателен съд на подводни криле в режим на водоизместимост може да се провери за съответствие с метеорологичния критерий K както следва:

$$K = \frac{M_c}{M_v} \geq 1$$

където:

M_c = минимален момент на преобръщане, определен при отчитане на клатенето;
 M_v = динамично приложен момент на накланяне, дължащ се на налягането на вятъра.

1.1.4 Момент на накланяне, дължащ се на налягането на вятъра

Кренящият момент M_v се приема за константа през целия диапазон от кренящи ъгли и се изчислява със следната формула:

$$M_v = 0,001 P_v A_v Z \quad (\text{kNm})$$

където:

$$P_v = \text{налягане на вятъра} = 750 \left(V_w / 26 \right)^2 \quad (\text{N/m}^2)$$

A_v = площ над водата, включително издатините на страничните повърхности на корпуса, надстройката и различните конструкции над водолинията (m²)

Z = рамо на площта над водата (m) = вертикалното разстояние до геометричния център на площта над водата от водолинията

V_w = скоростта на вятъра, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия (m/s).

1.1.5 Оценка на минималния момент на преобръщане M_c в режим на водоизместимост

Минималният момент на преобръщане се определя от статичните и динамичните криви на устойчивост, като се взема предвид клатенето.

1. Когато се използва статичната крива на устойчивост, M_c се определя чрез изравняване на площите под кривите на моментите на преобръщане и изправяне (или рамената), като се взема предвид клатенето, както е показано на фигура 1, където θ_z е амплитудата на клатене, а МК е линия, начертана успоредно на абсцисната ос така, че заштрихованите площи S1 и S2 са равни.

$M_c = OM_1$, ако скалата на ординатите представлява моментите,

$M_c = OM \times \text{водоизместимостта}$, ако скалата на ординатите представлява рамената.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

УСТОЙЧИВОСТ НА ПЛАВАТЕЛНИТЕ СЪДОВЕ НА ПОДВОДНИ КРИЛЕ

Устойчивостта на тези плавателни съдове се взема предвид в корпусен режим, преходен режим и режим на носене на крилото. При проучването на устойчивостта се вземат предвид и ефектите на външните сили. Следните процедури са очертани като насоки за справяне с проблемите на устойчивостта.

1 Плавателни съдове на подводни криле, излизали над повърхността на водата

1.1 Корпусен режим

1.1.1 Устойчивостта следва да бъде достатъчна за изпълнението на изискванията на 2.3, 2.4 и 2.6 от настоящия Кодекс.

1.1.2 Кренящ момент поради завиване

Кренящият момент, който се развива по време на маневриране на плавателния съд в режим на водоизместимост, може да бъде получен с помощта на следната формула:

$$M = 0,196 \frac{V_{\omega}^2}{K G} \cdot \Delta \cdot L \quad (\text{kNm})$$

където:

M = кренящ момент;

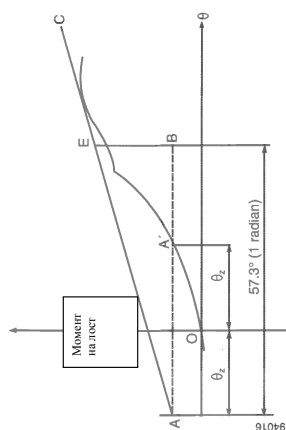
V_{ω} = скорост на плавателния съд в завоя (m/s);

Δ = водоизместимост (t);

L = дължина на плавателния съд по водолинията (m);

$K G$ = височина на центъра на тежестта над киля (m).

Тази формула се прилага, когато отношението между радиуса на окръжността на завиване и дължината на плавателния съд е 2 към 4.



Фигура 2 – Динамична крива на устойчивост

1.2 Преходни режими и режими на носене на крилото

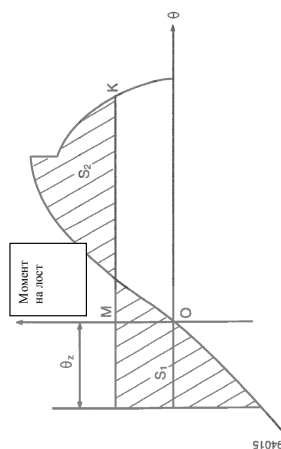
1.2.1 Устойчивостта следва да отговаря на изискванията на 2.4 и 2.5 от настоящия Кодекс.

1.2.2.1 Устойчивостта в преходен режим и в режим на носене на крилото се проверява за всички случаи на натоварване за предвидената експлоатация на плавателния съд.

2.2.2.2. Устойчивостта в преходен режим и в режим на носене на крилото може да се определи чрез изчисление или въз основа на данни, получени от експерименти с модели, и се проверява чрез пълномасштабни изпитвания чрез налагане на поредица от известни прекъсвания моменти с помощта на извънцентрови противотежести и записване на крайните прекъсвания моменти от тези моменти. Когато се вземат в корпусен режим, режим на извездане от готовности, режим на стабилно носене на крилото и се установят в корпусен режим, тези резултати дават индикация за стойностите на устойчивостта в различните положения на извездане съд по време на преходното състояние.

2.2.3 Тъгълът на крена в режим на носене на крилото, причинен от концентрацията на пътници на единия борд, не следва да надвишава 8°. По време на преходния режим Тъгълът на крена, дължащ се на концентрацията на пътници на единия борд, не трябва да надвишава 12°. Концентрацията на пътниците се определя от Администрацията, като се вземат предвид насоките, дадени в приложение 7 към настоящия Кодекс.

1.1.2.3 Един от възможните методи за оценка на метаболитичната височина при носене на крилото в етапа на проектиране за конкретна конфигурация на крилете е показан на фигура 3.



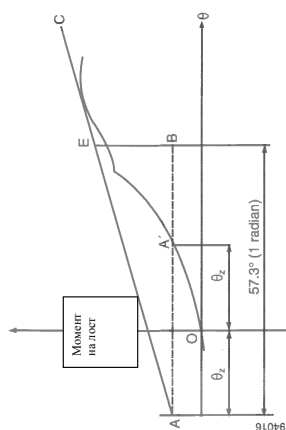
Фигура 1 – Статична крива на устойчивост

Когато се използва динамичната крива на устойчивост, първо се определя допълнителна точка А. За тази цел амплитудата на наклоняване се нанася въдясно по абсцисната ос и се намира точка А' (вижте фигура 2). Начертава се линия АА', успоредна на абсцисната ос, равна на двойната амплитуда на наклоняване ($\Delta A' = 2\theta_0$) и се намира необходимата допълнителна точка А. Начертава се допирателна АС към динамичната крива на устойчивост. От точка А линията АВ се начертава успоредно на абсцисната ос и е равна на 1 радиан (57,3°). От точка В се начертава перпендикуляр към пресечната точка с тангентата в точка Е. Разстоянието ВЕ е равно на момента на преобръщане, ако се измерва по ординатата ос на динамичната крива на устойчивост. Ако динамичните рамена на устойчивост обаче са начертани по тази ос, ВЕ е рамото на преобръщане и в този случай моментът на преобръщане M_0 се определя чрез умножаване на ординатата ВЕ (в метри) по съответната водонеземистост в тонове

$$M_c = 9,81 \Delta \overline{BE} \quad (\text{kNm})$$

3 Амплитудата на клатене θ_0 се определя чрез моделини и широкомащабни изпитвания в неперюдични вълни като максимална амплитуда на клатене от 50 осцилации на плвателен съд, движещ се с 90° по посока на вълната при най-лошото проектно състояние. Ако такива данни липсват, амплитудата се приема за равна на 15° .

4.4 Ефективността на кривите на устойчивост се ограничава до ъгъла на наводняване.



Фигура 2 – Динамична крива на устойчивост

1.2 Преходни режими и режими на носене на крилото

1.2.1 Устойчивостта следва да отговаря на изискванията на 2.4 и 2.5 от настоящия Кодекс.

1.2.2.1 Устойчивостта в преходен режим и в режим на носене на крилото се проверява за всички случаи на натоварване за предвидената експлоатация на плавателния съд.

2.2.2.2. Устойчивостта в преходен режим и в режим на носене на крилото може да се определи чрез изчисление или въз основа на данни, получени от експерименти с модели, и се проверява чрез пълномасштабни изпитвания чрез налагане на поредица от известни прекъсвания моменти с помощта на извънцентрови противотежести и записване на крайните деформации моменти от тези моменти. Когато се вземат в корпусен режим, режим на извездане от готовности, режим на стабилно носене на крилото и се установят в корпусен режим, тези резултати дават индикация за стойностите на устойчивостта в различните положения на извездане съд по време на преходното състояние.

2.2.3 Тъгълът на крена в режим на носене на крилото, причинен от концентрацията на пътници на единия борд, не следва да надвишава 8°. По време на преходния режим Тъгълът на крена, дължащ се на концентрацията на пътници на единия борд, не трябва да надвишава 12°. Концентрацията на пътниците се определя от Администрацията, като се вземат предвид насоките, дадени в приложение 7 към настоящия Кодекс.

1.1.2.3 Един от възможните методи за оценка на метаболитичната височина при носене на крилото в етапа на проектиране за конкретна конфигурация на крилете е показан на фигура 3.

2.2.2 Проверят се условията за устойчивост, произтичащи от евентуални неизправности в системите или оперативните процедури по време на преходния етап, които биха могли да се окажат опасни за водонепроницаемата цялост и устойчивост на плавателния съд.

2.3 Режим на носене на крилото

Устойчивостта на плавателния съд в режим на носене на крилото трябва да съответства на разпоредбите на 2.4 от настоящия Кодекс. Прилагат се и разпоредбите на параграф 2.2 от настоящото приложение.

2.4 Параграфи 1.2.2.1, 1.2.2.2 и 1.2.2.3 от настоящото приложение се прилагат за този тип плавателни съдове, който е подходящ, и венчки компютърни симулации или проектни изчисления се проверяват чрез пълномасщабни изпитвания.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

УСТОЙЧИВОСТ НА МНОГОКОРПУСНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

1 Критерии за устойчивост в неопределено състояние

Многокорпусният плавателен съд, в неопределено състояние, трябва да има достатъчна устойчивост при клатене в открито море, за да може успешно да устои на ефекта от струелането на пътници или на високоскоростно завиване, описани в 1.4. Устойчивостта на плавателния съд се счита за достатъчна, при условие че е постигнато съответствие с настоящия параграф.

1.1 Площ под кривата GZ

Площта (A_I) под кривата GZ до ъгъл θ следва да бъде най-малко:

$$A_I = 0,055 \times 30^\circ / \theta \quad (\text{m}^2 \cdot \text{rad})$$

където θ е най-малкият от следните ъгли:

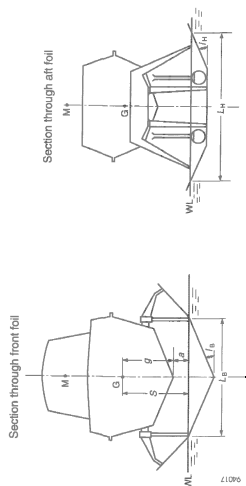
- 1 ъгълът на заливане;
- 2 ъгълът, при който се получава максималната стойност на GZ, и
- 3 30°.

1.2 Максимална стойност на GZ

Максималната стойност на GZ трябва да се получи при ъгъл от поне 10°.

1.3 Накрениване поради вятър

Рамото за накрениване при вятър се приема за константа при всички ъгли на накланяне и се изчислява, както следва:



Фигура 3

$$GM = n_B \left(- \frac{1}{2 \tan I_B} \right) + n_A \left(\frac{1}{2 \tan I_A} - \delta \right) + n_C \left(2 \tan I_N \right) S$$

където:

- n_B = процент на натоварването на плавателния съд, носено от предното крило
- n_A = процент на натоварването на плавателния съд, носено от задното крило
- L_B = ширина на провета на предното крило
- L_A = ширина на провета на задното крило
- a = просвет между дъното на кила и водата
- g = височина на центъра на тежестта над дъното на кила
- I_B = ъгъл, под който предното крило се накланя към хоризонтала
- I_A = ъгъл, под който задното крило се накланя към хоризонтала
- S = височина на центъра на тежестта над водата

2 Плавателни съдове с напълно потопени криле

2.1 Корпусен режим

2.1.1 Устойчивостта в корпусен режим следва да бъде достатъчна, за да удовлетвори изискванията на 2.3 и 2.6 от настоящия Кодекс.

2.1.2 Параграфи 1.1.2 до 1.1.5 от настоящото приложение са подходящи за този тип плавателни съдове в корпусен режим.

2.2 Преходен режим

2.2.1 Устойчивостта се проверява с помощта на изпитани компютърни симулации, за да се оценят движенията, поведението и реакциите на плавателния съд при нормални условия и експлоатационните ограничения под въздействието на неопределено състояние.

1.4 Накрениване, дължащо се на струпуване на пътници или високоскоростно завиване

Накрениването поради струпуване на пътници от едната страна на плавателния съд или поради завиване на висока скорост, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма, се прилага в комбинация с рамото за накрениване, дължащо се на вятъра (HL_2).

1.4.1 Накрениване, дължащо се на струпуване на пътници

При изчисляване на големината на крена, дължащ се на струпуване на пътници, се разработва рамо за струпуване на пътниците, като се използват допусканията, предвидени в 2.10 от настоящия Кодекс.

1.4.2 Накрениване, дължащо се на високоскоростно завиване

При изчисляване на големината на крена, дължащ се на ефекта от завиването при високи скорости, се разработва рамо за завиване при високи скорости, като се използва следната формула, еквивалентен метод, специално разработен за разглеждания тип плавателен съд, или данни от тестове или изпитвания на модел:

$$TL = \frac{I}{g} \frac{V_o^2}{R} \left(KG - \frac{d}{2} \right) \quad (m)$$

където:

- TL = рамо за завиване (m)
- I_o = скорост на плавателния съд в завоя (m/s)
- R = радиус на завиване (m)
- KG = височина на вертикалния център на тежестта над кила (m)
- d = средна стойност на газене (m)
- g = ускорение в резултат на гравитацията.

1.5 Клатене при възли (фигура 1)

Ефектът от клатенето в открито море върху устойчивостта на плавателния съд се доказва математически. По този начин остатъчната площ под кривата $GZ(A_2)$, т.е. извън ъгъла на крена (θ_0), трябва да бъде най-малко равна на $0,028 \text{ m}^2$ до ъгъла на клатене θ_c . При липса на изпитване на модел или други данни θ_c се приема за 15° или за ъгъл от $(\theta_d - \theta_0)$, в зависимост от това коя от двете стойности е по-малка.

2 Критерии за остатъчна устойчивост след повреда

2.1 Методът на прилагане на критериите за кривата на остатъчна устойчивост е подобен на метода за устойчивост в неповредено състояние, с изключение на това, че плавателният съд в крайно състояние след повреда се счита за разполагащ с подходящ стандарт на остатъчна стабилност, при условие че:

- 1. необходимата площ A_2 е не по-малка от $0,028 \text{ m}^2$ (вижте фигура 2); и
- 2. няма изискване по отношение на ъгъла, при който се получава максималната стойност на GZ .

$$HL_1 = \frac{P_1 \cdot A \cdot Z}{9800 \Delta} \quad (m)$$
$$HL_2 = 1,5 HL_1 \quad (m)$$

(вижте фигура 1)

където:

- $P_1 = 500 (I_w / 26)^2 \quad (N/m^2)$
- I_w = скорост на вятъра, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия (m/s)
- A = изладена странична площ на частта от плавателния съд над най-леката експлоатационна водолиния (m^2)
- Z = вертикално разстояние от центъра на A до точка, която е половината от най-лекото експлоатационно газене (m)
- Δ = водоизместимост (t).

2.2 Рамото за накривяване при вятър за прилагане върху кривата на остатъчната стабилност се приема за константа при всички ъгли на накланяне и се изчислява, както следва:

$$HL_3 = \frac{P_d A \cdot Z}{9800A}$$

където:

$$P_d = 120 (V_w / 26)^2 \quad (\text{N/m}^2)$$

V_w = скорост на вятъра, съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия (m/s)

A = извадена странична площ на частта от плавателния съд над най-леката експлоатационна водолиния (m²)

Z = вертикално разстояние от центъра на A до точка, която е половината от най-лекото експлоатационно газене (m)

Δ = водоизместимост (t).

2.3 Използват се същите стойности на ъгъла на клатене, както за устойчивост в неповредено състояние.

2.4 Точката на заливане е важна и се счита за край на кривата на остатъчна устойчивост. Площта A_2 се съксява при ъгъла на заливане.

2.5 Устойчивостта на плавателния съд в крайно състояние след повреда се проверява и се доказва, че отговаря на критериите при повреда, посочени в 2.6 от настоящия Кодекс.

2.6 При междинните етапи на наводняване максималната крива на рамото за изправяне следва да е най-малко 0.05 m, а обхващат на рамото за положително изправяне следва да е най-малко 7°. Във всички случаи се предполага наличие само на едно пропукуване в корпуса и ефект от само една свободна повърхност.

3 Прилагане на рамената за накривяване

3.1 При прилагане на рамената за накривяване към кривите в повредено и неповредено състояние на плавателния съд се взема предвид следното:

- 1 при неповредено състояние:
 - 1.1 рамо за накривяване при вятър (включително ефекта на поривите) (HL_2); и
 - 1.2 рамо за накривяване при вятър (включително ефекта на поривите) плюс рамената за струпуване на пътниците или за завиване при скорост, в зависимост от това коя от двете стойности е по-голяма (HL_4);
- 2 при повредено състояние:
 - 2.1 рамо за накривяване при вятър - постоянен вятър (HL_3); и
 - 2.2 рамо за накривяване при вятър плюс рамо за накривяване поради струпуване на пътниците (HL_4).

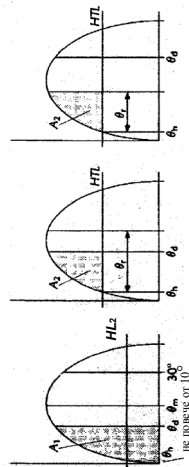
218

3.2 Ъгли на накривяване, дължащи се на постоянен вятър

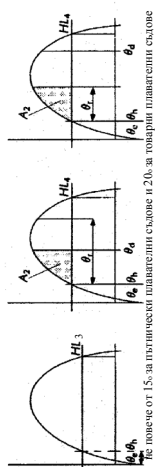
3.2.1 Ъгълът на накривяване, дължащ се на порив на вятъра, когато рамото за накривяване HL_2 , получен съгласно 1.3, се прилага към кривата на устойчивост в неповредено състояние, не трябва да надвишава 10°.

3.2.2 Ъгълът на накривяване, дължащ се на постоянен вятър, когато рамото за накривяване HL_3 , получен съгласно 2.2, се прилага към кривата на остатъчна устойчивост след повреда, не трябва да надвишава 15° за пътнически плавателни съдове и 20° за товарни плавателни съдове.

КРИТЕРИИ ЗА МНОГОКОРПУСНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ



Фигура 1 - Устойчивост в неповредено състояние



Фигура 2 - Устойчивост в повредено състояние

Съкращения, използвани във фигури 1 и 2

- HL_2 = Рамо за накривяване поради вятър + пориви
 HTL = Рамо за накривяване поради вятър + пориви + (струпуване на пътниците или завиване)
 HL_3 = Рамо за накривяване поради вятър
 HL_4 = Рамо за накривяване поради вятър + струпуване на пътници
 θ_m = ъгъл на максимална GZ
 θ_d = ъгъл на заливане
 θ_r = ъгъл на клатене
 θ_s = ъгъл на равновесие, като се приема, че няма вятър, струпуване на пътници или ефект на завиване
 θ_h = ъгъл на крена, дължащ се на рамото за накривяване HL_2 , HTL , HL_3 или HL_4
 A_1 $\geq$ Площ, изисквана от 1.1
 A_2 $\geq 0.028 \text{ m} \cdot \text{rad}$

219

2.1.1 Положителната остатъчна крива на рамото за изправяне има минимален обхват от 15° извън ъгъла на равновесие. Този обхват може да бъде намален до 10° в случаите, когато площта под кривата на лоста за изправяне е посочената в 2.1.2, умножена по коефициент:

$$\frac{15}{\text{обхват}}$$

където обхватът е изразен в градуси.

2.1.2 Площта под кривата на рамото за изправяне е най-малко 0,015 m.gad, измерена от ъгъла на равновесие до по-малката от следните величини:

- 1 ъгълът, под който възниква прогресивно наводняване; и
- 2 27°, измерени от изправено положение.

2.1.3 В обхвата на положителната устойчивост следва да се получи остатъчна крива на рамото за изправяне, като се отчита най-големият от следните креници моменти:

- 1 струпуване на вички пътници на едната страна;
- 2 спускане от една страна на вички напълно натоварени спасителни съдове от лодбалките; и
- 3 в резултат на налягането на вятъра,

изчислена по формулата:

$$GZ = \frac{\text{креници момент}}{\text{водонезместимост}} + 0,04 \text{ (m)}$$

В никакъв случай обаче този рамо за изправяне не трябва да бъде по-малък от 0,1 m.

2.1.4 За целите на изчисляване на креничните моменти, посочени в 2.1.3, се правят следните предположения:

- 1 Моменти в резултат от струпуване на пътници. Изчисляват се в съответствие с 2.10 от Кодекса.
- 2 Моменти в резултат от спускане от едната страна на вички напълно натоварени спасителни съдове от лодбалките:
 - 2.1 вички спасителни и дежурни лодки, разположени откъм страната, към която плавателният съд е наклонен след претърпяване на повреда, се считат, че са изцяло провесени и натоварени и готови за спускане;
 - 2.2 за спасителните лодки, които са подготвени за спускане, напълно натоварени от прибраната позиция, се взима максималният креници момент по време на спускане;
 - 2.3 напълно натоварен спасителен плот, окачен на всяка от лодбалките от страната, към която плавателният съд е наклонен след претърпяна повреда, се счита, че е провесен навън и готов за спускане;

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

УСТОЙЧИВОСТ НА ЕДНОКОРПУСНИ ПЛАВАТЕЛНИ СЪДОВЕ

1 Критерии за устойчивост в неопределено състояние

1.1 Прилага се метеорологичният критерий, съдържащ се в параграф 3.2 от Кодекса за устойчивост в неопределено състояние. При прилагане на метеорологичния критерий стойността на налягането на вятъра P (N/m²) се приема за (500(Vw/ 26)²), където Vw = скорост на вятъра (m/s), съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия. При прилагането на метеорологичния критерий трябва да се вземат предвид и характеристиките на затишване на клатенето на отделните плавателни съдове при оценяването на предполагаемия ъгъл на клатене θ, който като алтернатива може да бъде получен чрез модели или пълномашабни изпитвания. Корпусите с характеристики, които значително увеличават затишването, като например потопени странични корпуси, значителни набори от криле или гъвкави цилиндри или уплътнения, вероятно ще имат значително по-малък ъгъл на завъртане. За такива плавателни съдове ъгълът на завъртане трябва да бъде получен от модели или пълномашабни изпитвания или, при липса на такива данни, да се приеме, че е 15°.

1.2 Площта под кривата на рамото за изправяне (крива GZ) не трябва да бъде по-малка от 0,07 m.gad до θ = 15°, когато максималният рамо за изправяне (GZ) се появява при θ = 15°, и 0,055 m.gad до θ = 30°, когато максималният рамо за изправяне се появява при θ = 30° или повече. Когато максималният рамо за изправяне се намира под ъгли между θ = 15° и θ = 30°, съответната площ под кривата на рамото за изправяне трябва да бъде:

$$A = 0,055 + 0,001 (30^\circ - \theta_{\text{max}}) \text{ (m.gad)}$$

където:

θ_{max} е ъгълът на накренаване в градуси, при който кривата на рамото за изправяне достига максималната си стойност.

1.3 Площта под кривата на рамото за изправяне между θ = 30° и θ = 40° или между θ = 30° и ъгъла на наводняване θ_n, ако този ъгъл е по-малък от 40°, не трябва да бъде по-малка от 0,03 m.gad.

1.4 Кривата на рамото за изправяне GZ следва да е най-малко 0,2 m при ъгъл на накренаване, равен на или по-голям от 30°.

1.5 Максималната крива на рамото за изправяне следва да е при ъгъл на накренаване, не по-малък от 15°.

1.6 Първоначалната метациентрична височина GMt не трябва да е по-малка от 0,15 m.

2 Критерии за остатъчна устойчивост след повреда

2.1 Необходимата устойчивост за крайното състояние след повреда и след изправяване, когато това се изисква, се определя, както е посочено в 2.1.1 до 2.1.4.

* При прилагането на този критерий не е необходимо малките отвори, през които не може да се извършва прогресивно наводняване, да се считат за отворени.

1 Експлоатационни показатели

1.1 Общи положения

1.1.1 Плавателният съд отговаря на приложимите експлоатационни изисквания в глава 17 от настоящия Кодекс и настоящото приложение за всички крайни конфигурации на пътници и товари, за които се изисква сертифициране. Ограничавашото състояние на морето, свързано с различните режими на работа, се проверява чрез изпитвания и анализи на плавателен съд от типа, за който се изисква сертифициране.

1.1.2 Експлоатационното управление на плавателния съд се осъществява в съответствие с процедурите, установени от заявителя за експлоатация. Процедурите, които трябва да се установят, са начална процедура, процедура при нормално плаване, процедури за нормално и аварийно спиране и процедури за маневриране.

1.1.3 Процедурите, установени в 1.1.2, следва:

- 1 да демонстрират, че нормалните маневри и реакции на плавателните съдове при повреди са последователни по отношение на експлоатационните характеристики;
- 2 да използват безопасни и надеждни методи или устройства; и
- 3 да съдържат компенсация за всяко закъснение в изпълнението на процедурите, което може основателно да се очаква по време на експлоатация.

1.1.4 Процедурите, изисквани по силата на настоящото приложение, се провеждат върху водна повърхност с достатъчна дълбочина, така че да не бъдат засегнати експлоатационните характеристики на плавателните съдове.

1.1.5 Изпитванията се провеждат при минимално възможно телло, а допълнителните изпитвания - при максимално телло, достатъчно, за да се установи необходимостта от допълнителни ограничения и за да се изследва ефектът от теллото.

2 Спиране

2.1 Целта на това изпитване е да се установи ускорението при спиране на плавателния съд в спокойни води без пътници или товар при следните условия:

- 1 нормално спиране при максимална експлоатационна скорост;
- 2 аварийно спиране при максимална експлоатационна скорост; и
- 3 внезапно спиране при максимална експлоатационна скорост и при всяка преходна скорост.

2.2 Изпитванията, посочени в 2.1.1 и 2.1.2, следва да показват, че ускоренията не надвишават ниво на безопасност 1 в приложение 3, когато контролерите за управление се използват в съответствие с писмени процедури, както е посочено в ръководството за експлоатация на плавателния съд, или в автоматичен режим. Ако ниво на безопасност 1 бъде превъзходено по време на нормално спиране, системите за управление се регулират, за

223

2.4 лица, които не се намират в спасителните средства, а са провесени навън, не оказват допълнително влияние нито за момента на наклоняване, нито за изправяне; и

2.5 спасителните средства, разположени странично на плавателния съд срещууположно на страната, към която плавателният съд е наклонен, се считат, че са в прибрано положение.

3 Моменти в резултат от налягането на вятъра:

3.1 налягането на вятъра се приема като $120 \{V_w/26\}^2 \text{ (N/m}^2\text{)}$, където V_w = скорост на вятъра (m/s), съответстваща на най-неблагоприятните предвидени условия;

3.2 приложимата площ е издадената странична площ на плавателния съд над водолинията, съответстваща на неповредено състояние;

3.3 моментното рамо е вертикалното разстояние от точката на половината от основното газене, съответстваща на неповредено състояние, към центъра на тежестта на страничната площ.

2.2 При междинните стадии на наводняване максималната крива на рамото за изправяне следва да е най-малко 0,05 m, а обхващат на положителните криви на рамото за изправяне следва да е най-малко 7°. Във всички случаи се предполага наличие само на едно пропукуване в корпуса и ефект от само една свободна повърхност.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ИЗИСКВАНИЯ И КРИТЕРИИ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ, СВЪРЗАНИ С ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Настоящото приложение се прилага за всички видове плавателни съдове. Изпитванията за оценка на експлоатационната безопасност се провеждат на прототип на плавателен съд с нов дизайн или дизайн, включващ нови характеристики, които могат да променят резултатите от предидното изпитване. Изпитванията се провеждат по график, съгласуван между Администрацията и производителя. Когато условията на обслужване налагат допълнително изпитване (напр. ниска температура), Администрацията или органите на държавата на базовото пристанище, според случая, може да изискат допълнителни демонстрации. Описанията на функциите, техническите и системни спецификации, свързани с оценката на експлоатационните характеристики на плавателните съдове, следва да бъдат на разположение.

Целта на тези изпитвания е да се предостави важна информация и насоки, които да позволят безопасната експлоатация на плавателния съд при нормални и аварийни условия в рамките на проектите скорости и състоянието на околната среда.

Следните процедури са очертани като необходими при проверката на експлоатационните показатели на плавателните съдове.

222

да се избегне превишаване, или се изисква пътниците да останат в седмално положение по време на нормално спирание. Ако ниво на безопасност 1 бъде превишено по време на аварийно спирание, писмените процедури в ръководството за експлоатация на плавателния съд включват подробна информация за това как да се избегне превишаване или да се регулира системата за управление, за да се избегне превишаване.

2.3 Изпитването, посочено в 2.1.3, следва да докаже, че ускоренията не надвишават ниво на безопасност 2 в приложение 3, когато контролерите за управление на автоматичните режими се използват по начин, който дава най-високите ускорения. Ако ниво на безопасност 2 бъде превишено, ръководството за експлоатация на плавателния съд трябва да включва предупреждение, че съществува риск от нарастване на пътници, ако се извърши внезапно спирание.

2.4 По време на завъртането на плавателния съд се повтарят и други изпитвания, за да се установи необходимостта от налагане на ограничения на скоростта по време на маневри.

3 Експлоатационни характеристики при нормално плаване

3.1 Целта на това изпитване е да се установят експлоатационните характеристики и ускоренията на плавателните съдове, получени по време на плаване в нормален режим без пътници или товари при следните условия:

- 1 нормални условия на експлоатация са тези, при които плавателният съд безопасно плава по което и да е направление, докато се управлява ръчно, на автопилот с помощта на автоматична система за управление или с автоматична система за управление в нормален режим; и
- 2 най-неблагоприятните предвидени условия, посочени в 1.4.57 от настоящия Кодекс, са тези, при които е възможно да се поддържа безопасно плаване без изключителни пилотски умения. Операциите обаче по всички направления, свързани с вятъра и морето, може да не са възможни. За тип плавателен съд, който има по-високи експлоатационни характеристики в режим без водоизместимост, експлоатационните показатели и ускоренията се установяват в режим на водоизместимост по време на експлоатация в най-неблагоприятните предвидени условия.

3.2 Експлоатационните нива, определени в 3.1, се установяват и документират чрез пълномащабни изпитвания при най-малко две състояния на морето и при попултен и напрежен вятър. Трябва да се докаже, че периодът на всяко изпитване (пробег) и броят на сериите са достатъчни за постигане на надеждни измервания. При всяко състояние на морето общото време във всяка посока не трябва да бъде по-малко от 15 минути. Могат да се използват изпитвания на модели и математически симулации за проверка на експлоатационните показатели при най-неблагоприятните предвидени условия.

Ограниченията за нормалните експлоатационни условия се документират чрез измервания на скоростта на плавателния съд, движението косо на вълните и интерполацията на измерванията на максималните хоризонтални ускорения в съответствие с 2.4 от приложение 3. Измерването на височината и периода на вълната се извършва в максималната възможна степен.

Ограниченията за най-неблагоприятните предвидени условия се документират чрез измервания на скоростта на плавателния съд, височината и периода на вълната, движението косо на вълните и чрез средноквадратични стойности на хоризонталните ускорения в съответствие с 2.4 от приложение 3 и на вертикалните ускорения, близки до надлъжния център на тежестта на плавателния съд. Средноквадратичните стойности могат

224

$$C = \sqrt{2 \ln N}$$

където:

N е броят на последователните амплитуди в рамките на съответния период.

Ако не е проверено по друг начин чрез изпитвания на модели или чрез математически изчисления, може да се приеме, че има линейна зависимост между височината на вълната и ускоренията въз основа на измерванията при двете състояния на морето. Ограниченията за най-неблагоприятните предвидени условия се документират както по отношение на безопасността на пътниците в съответствие с 2.4 от приложение 3, така и по отношение на действителното проектно натоварване на плавателния съд.

3.3 Процесът на изпитване и проверка документира ограничаващите състояния на морето за безопасна експлоатация на плавателния съд:

- 1 при нормална работа при максимална експлоатационна скорост ускоренията не надвишават ниво на безопасност 1 в приложение 3 със средно едно за период от 5 минути. Ръководството за експлоатация на плавателния съд включва подробно описание на ефектите от намаляването на скоростта или промяната на курса към вълните, за да се предотврати превишаване;
- 2 при най-неблагоприятните предвидени условия, с намалена скорост, ако е необходимо, ускоренията не надвишават ниво на безопасност 2 в приложение 3 със средно едно за период от 5 минути, както и всяко друго движение на плавателния съд, характеризиращо се с накланяне, клатене и отклонение от курса, не трябва да превъзхожда нивата, които биха могли да попречат на безопасността на пътниците. При най-неблагоприятните предвидени условия, при намалена скорост, ако е необходимо, плавателният съд трябва да е в състояние да маневрира безопасно и да осигурява адекватна устойчивост, така че да може да продължи безопасната си работа до най-близкото място за убежище, при условие че при управлението му се подхожда с повишено внимание. От пътниците се изисква да останат в седмално положение, когато е превишено ниво на безопасност 1 в приложение 3; и
- 3 в рамките на действителното проектно натоварване на плавателния съд, с намалена скорост и промяна на курса, ако е необходимо.

3.4 Завиване и маневреност

Плавателният съд трябва да бъде управляем и маневрен по време на:

- 1 експлоатация в корпусен режим;
- 2 експлоатация в режим без водоизместимост;
- 3 извеждане от готовност, закотвяне;
- 4 всички междинни или преходни режими, според случая; и
- 5 котвени стоянки, според случая.

225

4.4 Изпитване „кораб в покой“

С цел да се установят движенията на плавателния съд и посоката спрямо вятъра и вълните, за определяне на условията за евакуация на плавателния съд, плавателният съд се спира и всички основни двигатели се изключват за достатъчен период от време, за да се стабилизира посоката на движение на плавателния съд спрямо вятъра и вълните. Това изпитване се провежда на база възможностите да се установят модели на поведение на конструкцията на „кораба в покой“ при различни състояния на вятъра и морето.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

КРИТЕРИИ ЗА ИЗПИТВАНЕ И ОЦЕНКА НА СЕДАЛКИТЕ ЗА ПЪТНИЦИТЕ И ЕКИПАЖА

1 Цел и обхват

Целта на тези критерии е да се предвидят изисквания за седалките на пътниците и екипажа, анкерното закрепване на седалките и аксесоарите на седалките и тяхното монтиране, за да се сведат до минимум нараняванията на пътниците и/или препречването на изходите/входовете, в случай че плавателният съд претърпи сблъсък.

2 Статични изпитвания на седалките

2.1 Изискванията на настоящия раздел са приложими за всички седалки на пътниците и екипажа.

2.2 Венчки седалки, за които се прилага настоящият параграф, заедно с техните опори и палубни закрепващи механизми, трябва да бъдат проектирани така, че да издържат най-малко на следните статични сили, прилагани по направлението на плавателния съд:

1. посока напред: сила от 2,25 kN;
2. посока назад: сила от 1,5 kN;
3. напречна посока: сила от 1,5 kN;
4. вертикално надолу: сила от 2,25 kN; и
5. вертикално нагоре: сила от 1,5 kN.

Седалката се състои от рамка, дъно и облегалка. Силите, прилагани върху седалката в посока напред или назад, се прилагат хоризонтално върху облегалката на седалката на 350 mm над дъното на седалката. Силите, прилагани върху седалката в напречна посока, се прилагат хоризонтално върху дъното на седалката. Вертикалните сили нагоре трябва да бъдат равномерно разпределени в ъглите на долната рамка на седалката. Вертикалните сили надолу трябва да бъдат равномерно разпределени по дъното на седалката.

Ако даден модул за сядане се състои от повече от едно място, тези сили се прилагат едновременно върху всяко място за сядане по време на изпитванията.

2.3 При прилагане на силите върху седалката се взема предвид посоката, в която седалката е обвърната в плавателния съд. Например, ако седалката е обвърната настрани, напречната сила на плавателния съд се прилага пред и зад седалката, а силата в посока напред на плавателния съд се прилага напречно върху седалката.

227

4 Ефекти от повредите или неизправностите

4.1 Общи положения

Ограниченията за безопасна работа, специалните процедури за управление и всички експлоатационни ограничения се разглеждат и разработват на базата на пълномощни изпитвания, проведени чрез симулиране на възможни повреди на оборудването.

Повредите, които трябва да бъдат разглеждани, са тези, които водят до значителни или по-тежки ефекти, определени на база анализа на характера и последствията от неизправностите или друг подобен анализ.

Повредите, които подлежат на проверка, се съгласуват между производителя на плавателния съд и Администрацията и всяка отделна повреда се проверява постепенно.

4.2 Цели на изпитванията

Проверката на всяка неизправност трябва да доведе до:

1. определяне на ограниченията за безопасна експлоатация на плавателния съд по време на повреда, преминаването на които повредата ще доведе до включване отивд ниво на безопасност 2;
2. определяне на действията на членовете на екипажа, ако има такива, за свеждане до минимум или противодействие на ефектите от повредата; и
3. определяне на ограниченията за плавателните съдове или машините, които трябва да се спазват, за да се даде възможност на плавателния съд да се придвижи до място за убежище при наличие на неизправност.

4.3 Повреди, които подлежат на проверка

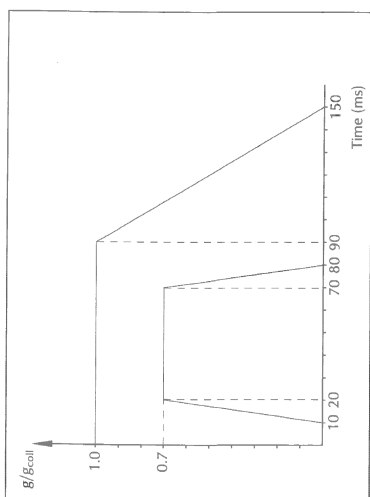
Повредите в оборудването включват, но не се ограничават до следното:

1. пълна загуба на задвижваща мощност;
2. пълна загуба на подемна мощност (за превозни средства на въздушна възглавница и неводоизместващи плавателни съдове);
3. пълна неизправност в управлението на една система за задвижване;
4. инцидентно нежелано/неумишлено прилагане на пълна тяга на задвижване (положителна или отрицателна) върху една система;
5. неизправност в управлението на една система за управление на посоката;
6. инцидентно пълно отклонение на една система за управление на посоката;
7. неизправност в управлението на системата за контрол на диферента;
8. инцидентно нежелано/неумишлено пълно отклонение на един елемент на системата за контрол на диферента; и
9. пълна загуба на електрозахранване.

Повредите трябва да представят в пълна степен работното състояние и да се симулират възможно най-точно при най-критичната маневра на плавателния съд, при която неизправността ще има максимален ефект.

226

да бъде твърда повърхност; за предпочитане обаче е опорната конструкция да има същата здравина и твърдост като опорната конструкция на плавателния съд. Другите седалки и/или маси, с които пътник може да влезе в контакт по време на съблъск, се включват в рамката на изпитването по ориентация и с метода на закрепване, типичен за този в плавателния съд.



Фигура – Ускорение с натоварване във времето

3.5 По време на динамичното изпитване на седалката в изправено положение се поставя антропоморфен изпитвателен манекен, подходящ за провежданото изпитване. Ако типичният модул за сядане се състои от повече от една седалка, на всяка седалка от модула се поставя тестови манекени. Манекенът или манекените се закрепват на седалката в съответствие с процедурите на признатите национални стандарти и само с помощта на надбедрени колан и предпазни колани, ако са монтирани. Таблите и други подобни прибори се поставят в положение, което има най-голям потенциал за нараняване на пътниците.

3.6 Тестовият манекен се измерва и калибрира в съответствие с изискванията на признат национален стандарт, така че да позволява като минимум изчисляване на критерия за нараняване на главата, изчисляване на индекса на гръдна травма, измерване на силата при бедрената кост и измерване, ако е възможно, на уългжаването и отгъването на врата.

3.7 Ако при изпитванията се използва повече от един манекен, манекенът, разположен на седалката с най-голям потенциал за нараняване на пътник, е този, който се измерва. Другият манекени или манекени не е необходимо да се измерват.

3.8 Изпитванията се провеждат и от уредите се вземат данни със скорост, достатъчна за надеждно показване на реакцията на манекена в съответствие с изискванията на признат национален стандарт.

3.9 Изпитванията в съответствие с изискванията на настоящия раздел модул от седалки се счита за приемлив, ако:

1. модулът от седалки и масите, монтирани при модула от седалки, не се разкачат от опорната палубна конструкция и не се деформират по начин, който би причинил закъсване или нараняване на пътника;

2.4 Всеки модул за сядане, който подлежи на изпитване, се закрепва към опорната конструкция по начин, подобен на начина, по който ще бъде прикрепен към палубната конструкция на плавателния съд. Въпреки че за тези изпитвания може да се използва твърда опорна конструкция, за предпочитане е опорна конструкция със същата якост и твърдост като опорната конструкция на плавателния съд.

2.5 Силите, описани в 2.2.1 до 2.2.3, се прилагат върху седалката чрез цилиндрична повърхност с радиус 80 mm и ширина, най-малко равна на широчината на седалката. Всяка цилиндрична повърхност е оборудвана с поне един преобразувател на сила, който може да измерва прилаганите сили.

2.6 Седалката се счита за приемлива, ако:

1. под влиянието на силите, посочени в 2.2.1 до 2.2.3, постоянната водоизместимост, измерена в точката на прилагане на силата, е не повече от 400 mm;
 2. нито една част от седалката, стойките на седалката или принадлежностите не са напълно разкачени по време на изпитванията;
 3. седалката остава здраво закрепена, дори ако едно или повече от устройствата за закрепване са частично разкачени;
 4. винчки заключващи системи остават заключени по време на цялото изпитване, без да е необходимо системите за настройка и заключване да работят след изпитванията; и
 5. твърдите части на седалката, с които пътникът може да влезе в контакт, имат извита повърхност с радиус най-малко 5 mm.
- 2.7 Вместо изискванията на този раздел могат да се използват изискванията на раздел 3, при условие че ускоренията, използвани за изпитванията, са най-малко 3 g.

3 Динамични изпитвания на седалките

3.1 Изискванията на настоящия раздел са приложими, в допълнение към тези в 2.1, за седалките за екипажа и пътниците в плавателни съдове с проектно натоварване при съблъск от 3 g или повече.

3.2 Винчки седалки, за които се прилага този раздел, опорната конструкция на седалките, закрепващите механизми към палубната конструкция, надбедрените колани, ако са монтирани, и предпазните колани, ако са монтирани, трябва да бъдат проектирани така, че да издържат на максималната сила на ускорение, която може да им бъде приложена при проектен съблъск. Трябва да се вземе предвид ориентацията на седалката спрямо силата на ускорение (т.е. дали седалката е обвърната напред, назад или настрани).

3.3 Импулсът на ускорение, на който е подложена седалката, следва да е на базата на хронологията на съблъските на плавателния съд. Ако хронологията на съблъските не е известна или не може да бъде симулирана, може да се използва ускорението, показано на фигурата.

3.4 В рамката на изпитването всеки блок седалки и неговите принадлежности (напр. надбедрени колани и предпазни колани) се закрепват към опорната конструкция, подобно на начина, по който ще бъдат закрепени в плавателния съд. Опорната конструкция може

- 2 надбедреният колян, ако е монтиран, остава прикрепен и върху таза на тестовия манекен по време на удара. Предпазният колян, ако е монтиран, остава закрепен и в непосредствена близост до рамото на тестовия манекен по време на удара. След удара механизмите за освобождаване на всеки монтиран надбедрен и предпазен колян трябва да бъдат задействани;
- 3 изпълнени са следните критерии за приемливост:
- 3.1 критерият за нараняване на главата (НГС), изчислен по формулата, не надвишава 500

$$\text{НГС} = (t_2 - t_1) \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a(t) dt \right]^{2.5}$$

където:

t_1 и t_2 са началните и крайните времена (в секунди) на интервала, в който НГС е с максимална стойност. Терминът $a(t)$ е полученото измерено ускорение при главата на манекена в g ;

- 3.2 индексът на гръдна травма (ТТГ), изчислен по формулата, не надвишава 30 g, освен за периоди с обща продължителност, по-малка от 3 ms

$$\text{ТТГ} = \frac{g_x + g_s}{2}$$
 или ускорение в центъра на тежестта

където:

g_x е ускорението в g при горното или долното ребро;

g_s е ускорението в g при долната част на гръбначния стълб; и

- 3.3 силата при бедрената кост не надвишава 10 kN, като не може да надвишава 8 kN за периоди с обща продължителност над 20 ms; и
- 4 натоварванията върху горните ремъци на колана върху торса не превишават 7,8 kN или общо 8,9 kN, ако се използват двойни ремъци.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

ОТКРИТИ ДВУСТРАННИ СПАСИТЕЛНИ ПЛОТОВЕ

1 Общи положения

- 1.1 Всички открити двустранни спасителни плотове:

- 1 се конструират с подходяща изработка и материали;
- 2 не се повреждат при съхранение в температурен диапазон на въздуха от -18°C до +65°C;
- 3 могат да се задействат в температурен диапазон от -18°C до +65°C и температурен диапазон на морската вода от -1°C до +30°C;
- 4 са устойчиви на гниене, корозия и не са влияят неблагоприятно от морска вода, петрол или гъбични атаки;
- 5 са стабилни и поддържат формата си, когато са в напompано състояние и напълно натоварени, и
- 6 са оборудвани със светлоотразителни материали, които помагат за откриването им, и в съответствие с препоръките, приети от Организацията.

2 Конструкция

- 2.1 Откритият двустранен спасителен плот се конструира така, че когато бъде спуснат във водата в неговия контейнер от височина 10 m, спасителният плот и оборудването му да функционират задоволително. Ако откритият двустранен спасителен плот трябва да се съхранява на височина повече от 10 m над водолинията при минимално газене на плаване, той трябва да бъде от тип, който е подложен на изпитване с падане най-малко от тази височина.
- 2.2 Откритият двустранен спасителен плот трябва да може да издържа на многократни скокове върху него от височина най-малко 4,5 m.
- 2.3 Откритият двустранен спасителен плот и неговите принадлежности се конструират така, че да позволяват тегленето му със скорост 3 възела в спокойни води, когато е напълно окомплектован с екипаж и оборудване и със спуснатата морска котва.
- 2.4 Откритият двустранен спасителен плот, когато е напълно напompан, трябва да е удобен за качване от водата, независимо от посоката, в която се надува.
- 2.5 Основната плавателна камера се разделя на:
- 1 не по-малко от две отделения, всяко напompано през възвратен клапан за надуване; и
- 2 плавателните камери са разположени така, че в случай на повреда или невъзможност за напompване на едно от отделенията, неповреденото отделение да е в

1. 7,5 kN за открити двустранни спасителни плотове с капацитет до 8 души;
2. 10 kN за открити двустранни спасителни плотове с капацитет от 9 до 30 души;
- и
3. 15 kN за открити двустранни спасителни плотове с капацитет от повече от 30 души.

3.4 Откритият двустранен спасителен плот се оборудва най-малко със следния брой напомпани рампи за подпомагане на качването на борда от морето в зависимост посоката в която се напompва плотът:

1. една рампа за качване за открити двустранни спасителни плотове с капацитет до 30 души;
- или
2. две рампи за качване за открити двустранни спасителни плотове с капацитет от повече от 30 души; тези рампи за качване са разположени на 180 градуса една от друга.

3.5 Откритият двустранен спасителен плот е снабден с водни джобове, отговарящи на следните изисквания:

1. площта на напречното сечение на джобовете е във формата на равнобедрен триъгълник, като основата на триъгълника е прикрепена към въздушните камери на открития двустранен спасителен плот;
2. конструкцията е такава, че джобовете се пълнят до приблизително 60% от капацитета си в рамките на 15 до 25 секунди от разгъването;
3. джобовете, прикрепени към всяка въздушна камера, обикновено имат общ капацитет между 125 l и 150 l за надуваеми открити двустранни спасителни плотове с капацитет до 10 души включително;
4. джобовете, които се монтират на всяка въздушна камера на спасителни плотове, сертифицирани да превозват повече от 10 души, имат, доколкото е възможно, общ капацитет от 12 N литра, където N е броят на превозваните лица;
5. всеки джоб на въздушна камера се закрепва така, че когато джобът е в разгърнатото положение, той да е прикрепен по цялата си дължина в горния си край към или в близост до най-ниската част на долната въздушна камера; и
6. джобовете се разпределят симетрично около обиколката на спасителния плот с достатъчно отстояние между всеки джоб, за да може въздухът да излиза лесно.

3.6 Най-малко една ръчно управлявана лампа, отговаряща на изискванията, се монтира на горната и долната повърхност на въздушните камери.

3.7 От всяка страна на пода на спасителния плот се осигуряват подходящи автоматични дренажни механизми по следния начин:

1. едни за открити двустранни спасителни плотове с капацитет до 30 души; или
2. два за открити двустранни спасителни плотове с капацитет повече от 30 души.

233

сстояние да поддържа, при положителен надводен борд над цялата периферия на открития двустранен спасителен плот, броя лица, на които е разрешено да бъдат настанени в него, всяко е тегло от 75 kg и в нормално седящо положение.

2.6 Подът на открития двустранен спасителен плот е водоустойчив.

2.7 Откритият двустранен спасителен плот се напompва с нетоксичен газ от система за напompване, отговаряща на изискванията на параграф 4.2.2 от Международния кодекс за спасителни средства. Напompването се извършва в рамките на 1 минута при околна температура между 18°C и 20°C и в рамките на 3 минути при околна температура -18°C. След напompване откритият двустранен спасителен плот запазва формата си, когато е напълно окомплектован с екипаж и оборудване.

2.8 Всяко надуваемо отделение трябва да може да издържа на налягане, равно най-малко на три пъти работното налягане, и да не може да достигне налягане, надвишаващо два пъти работното налягане, посредством предпазни клапани или чрез ограничено подаване на газ. Осигуряват се механизми за монтиране на допълнителна помпа или мембрани.

2.9 Повърхността на въздушните камери е от нехлъзгав материал. Най-малко 25% от тези камери трябва да са оцветени с ярък видим цвят.

2.10 Броят на лицата, които могат да бъдат настанени в открит двустранен спасителен плот, е равен на по-малката от следните две стойности:

1. по-голямото цяло число, получено чрез разделяне на 0,096 на обема, измерен в кубични метри, на главните въздушни камери (който за тази цел не включват балките, ако има такива) в напompано състояние; или
2. по-голямото цяло число, получено чрез разделяне на 0,372 на вътрешната хоризонтална площ на напречното сечение на открития двустранен спасителен плот, измерена в квадратни метри (който за тази цел може да включва балката или балките, ако има такива), измерена до най-вътрешния ръб на въздушните камери; или

3. броя на лицата със средно тегло от 75 kg, венчки носещи спасителни жилетки, които могат да бъдат настанени върху въздушните камери, без да се пречи на функционирането на оборудването на спасителния плот.

3 Принадлежности на откритите двустранни спасителни плотове

3.1 Около вътрешната и външната страна на открития двустранен спасителен плот трябва надеждно да бъдат закрепени спасителни въжета.

3.2 Откритият двустранен спасителен плот е оборудван с ефикасно въже за свързване с дължина, подходяща за автоматично напompване при достигане до водата. На открити двустранни спасителни плотове за повече от 30 души се монтира допълнително въже за притягане.

3.3 Якостта на скъсане на системата за притягане, включително средствата за нейното закрепване към открития двустранен спасителен плот, с изключение на слабото звено, изисквано съгласно параграф 4.1.6.2 от Международния кодекс за спасителни средства, е:

232

4 Контейнери за открити двустранни спасителни плотове

4.1 Откритите двустранни спасителни плотове се поставят в контейнер, който е:

- .1 конструирани така, че да издържа на условия, срещани в морето;
- .2 с достатъчна плаваемост, когато е натоварен със спасителния плот и неговото оборудване, за да се издържа прикрепащото въже отвътре и да се задейства напompващия механизъм, ако плавателният съд потъне; и
- .3 доколкото е възможно, водонепроницаеми, с изключение на дренажните отвори на дъното на контейнера.

4.2 Контейнерът се маркира по следния начин:

- .1 името или търговската марка на производителя;
- .2 серийния номер;
- .3 броя на лицата, които може да превозва;
- .4 не е двустранен по смисъла на SOLAS;
- .5 вид на приложения пакет за аварийни ситуации;
- .6 дата на последното обслужване;
- .7 дължина на притягащото въже;
- .8 максимално допустима височина на съхранение над водолинията (в зависимост от височината, използвана при изпитването с падане); и
- .9 инструкции за спускане.

5 Маркировки върху открити двустранни спасителни плотове

Откритите двустранни спасителни плотове се маркират със следното:

- .1 името или търговската марка на производителя;
- .2 серийния номер;
- .3 датата на производство (месец и година);
- .4 името и мястото на пункта за обслужване, където е последното им обслужване; и
- .5 броя на лицата, на които е разрешено да се събират в горната част на всяка въздушна камера, изписан с цифри с височина, не по-малка от 100 mm и цвят, контрастиращ с цвета на камерата.

235

3.8 Оборудването на всеки открит двустранен спасителен плот се състои от:

- .1 един плаващ спасителен обръч, прикрепен към въже с дължина, не по-малка от 30 m и якост на скъсяване най-малко 1 kN;
- .2 към открития двустранен спасителен плот се закрепват с леки въжета два безопасни ножа от несъвместим тип с плаваща дръжка. Те се съхраняват в джобове така, че, независимо от посоката, в която се напompва откритият двустранен спасителен плот, единият от тях да бъде леснодостъпен върху горната повърхност на горната въздушна камера в подходящо положение, за да може свързващото с кораба въже да бъде лесно разрязано;
- .3 едно плаващо изгребващо устройство;
- .4 две гъби;
- .5 една плаваща котва, постоянно прикрепена към открития двустранен спасителен плот по такъв начин, че да може лесно да се използва, когато откритият двустранен спасителен плот се напompва. Позицията на морската котва трябва да бъде ясно обозначена върху двете въздушни камери;
- .6 две плаващи гребла;
- .7 един комплект за оказване на първа помощ във водоустойчива кутия, която може да се затваря плътно след употреба;
- .8 една свирка или еквивалентен звуков сигнал;
- .9 две ръчни сигнални флаги;
- .10 едно водоустойчиво електрическо фенерче, подходящо за морска сигнализация, заедно с резервен комплект батерии и резервна крушка във водоустойчив контейнер;
- .11 един комплект ремонтни принадлежности за ремонт на пробиви в надуваемите камери; и
- .12 една допълнителна помпа или мембрани.

3.9 Оборудването, посочено в 3.8, се обозначава като пакет HSC.

3.10 Когато е целесъобразно, оборудването се съхранява в контейнер, който, ако не е неразделна част от открития двустранен спасителен плот или не е постоянно прикрепен към него, се съхранява и закрепва към открития двустранен спасителен плот и може да плава във вода в продължение на най-малко 30 минути, без да се повреди съдържанието му. Независимо дали контейнерът с оборудване е неразделна част от открития двустранен спасителен плот или е постоянно прикрепен към него, оборудването трябва да е леснодостъпно, независимо от това в каква посока нагоре се напompва откритият двустранен спасителен плот. Въжето, което закрепва контейнера с оборудване към открития двустранен спасителен плот, трябва да има якост на скъсяване от 2 kN или якост на скъсяване 3:1 въз основа на масата на целия пакет оборудване, като се взема по-голямата от двете стойности.

234

6 Инструкции и информация

Инструкциите и информацията, които се изискват за включване в ръководството за обучение на плавателния съд и в инструкциите за бордово техническо обслужване, са във форма, подходяща за включване в това ръководство за обучение и инструкции за бордово техническо обслужване. Инструкциите и информацията са в ясна и сбита форма и включват, когато е целесъобразно, следното:

- .1 общо описание на открития двустранен спасителен плот и неговото оборудване;
- .2 приспособленията за инсталиране;
- .3 оперативни инструкции, включително използване на свързано спасително оборудване; и
- .4 изисквания за обслужване.

7 Изпитване на открити двустранни спасителни плотове

При изпитване на открити двустранни спасителни плотове в съответствие с препоръките на резолюция MSC.81(70), част 1:

- .1 изпитвания № 5.5, 5.12, 5.16, 5.17.2, 5.17.10, 5.17.11, 5.17.12, 5.18 и 5.20 могат да бъдат пропуснати;
- .2 частта от изпитване № 5.8 относно приспособленията за затваряне може да бъде пропусната;
- .3 температурата от -30°C при изпитвания № 5.17.3 и 5.17.5 може да бъде заменена с -18°C; и
- .4 височината на падане от 18 m при изпитване № 5.1.2 може да бъде заменена с 10 m.

Пропуските и замяната, описани по-горе, се отразяват в сертификата за одобрение на типа.

МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ

СПОРАЗУМЕНИЕ

за кредитна линия между Република България
като кредитор и Единния съвет за реструктуриране като кредитополучател

(Ратифицирано със закон, приет от 44-то Народно събрание на 11 декември 2020 г. – ДВ, бр. 107 от 2020 г. В сила от 18 декември 2020 г.)

Настоящото Споразумение („Споразумението“) се сключва от и между:

(1) Република България, представлявана от г-н Кирил Ананиев, министър на финансите на Република България (наричана по-долу **„Кредитор“**),

и

(2) Единния съвет за реструктуриране, представляван от г-жа Елке Кьониг, Председател (наричан по-долу **„Кредитополучател“**).

ПРЕАМБЮЛ

I. Кредиторът е участваща в Единния надзорен механизъм (ЕНМ)/Единния механизъм за реструктуриране (ЕМП) държава членка от момента на установяване на тясно сътрудничество с Европейската централна банка (ЕЦБ) в съответствие с процедурата, установена в чл. 7 от Регламент (ЕС) № 1024/2013 (Регламент за ЕНМ).

II. Със сключването на това Споразумение и Кредиторът, и Кредитополучателят не възнамеряват да променят по същество Споразумението за кредитна линия, сключено с държавите членки, първоначално участващи в ЕНМ/ЕМП (**„Първоначално участващи държави членки“**¹), и Кредитополучателя. Следователно всеки потенциално противоречащ преамбюл трябва да се тълкува в светлината на участието на Кредитора в Банковия съюз на по-късен етап.

III. С цел изчисляване на Фиксираната индивидуална сума на Кредитора Кредиторът и Кредитополучателят се съгласяват да използват за целите на това Споразумение размера на националното подразделение на Кредитора, следвайки прогнозата, одобрена от Единния съвет за реструктуриране към 18 септември 2020 г. Размерът на подразделението на Кредитора е прогнозирано като сума от: а) общия размер на предварителните вноски за

ЕФП, дължими от кредитните институции в страната на Кредитора (в обхвата) за периодите за вноски за 2016, 2017, 2018, 2019 и 2020 г., изчислени от Кредитополучателя, и б) общия размер на предварителните вноски за ЕФП, дължими от кредитните институции в страната на Кредитора (в обхвата) за периодите за вноски за 2021, 2022 и 2023 г.

IV. Следвайки определянето на Фиксираната индивидуална сума, съответстваща на Кредитора и на решението на Първоначално участващите държави членки да не променят техните съответни Фиксирани индивидуални суми, максималната натрупана сума за финансиране, която е налична на Кредитополучателя от всички участващи държави членки, т.е. Първоначално участващите държави членки и Кредитора, трябва да е в размер на 113,5 млн. евро, която отговаря на Фиксираната индивидуална сума на Кредитора, заедно с първоначално фиксираната максимална сума съгласно преамбюл (Л).

ПРЕАМБЮЛ

Като се има предвид, че:

(А) На 18 декември 2013 г. в контекста на дискусиите за създаването на Единния механизъм за реструктуриране (ЕМП) Еврогрупата и министрите от ЕКОФИН приеха декларация за финансирането на Кредитополучателя (**„Декларацията“**), според която, за да се осигури достатъчно финансиране, когато Единният фонд за реструктуриране (**„ЕФП“**) не разполага с достатъчно финансиране от банковия сектор, особено в преходния период, но също така и в стабилно състояние, държавите членки, участващи в ЕМП, създават система, чрез която ще бъде осигурено мостово финансиране като крайна мярка и в пълно съответствие с правилата за държавна помощ. В преходния период трябва да бъде осигурено мостово финансиране от национални източници, подкрепени от банкови вноски, или от Единния механизъм за стабилност (ЕМС) в съответствие с договорените процедури. Договореностите за преходния период следва да се прилагат до момента на създаване на ЕФП, включително създаването на възможности за отпускане на заеми между националните подразделения. Декларацията допълнително определя, че по време на преходния период ще бъде разработен **общ защитен механизъм („Общ защитен механизъм“)**. Във всеки случай банковият сектор в крайна сметка

¹ Австрия, Белгия, Кипър, Германия, Естония, Гърция, Испания, Финландия, Франция, Исландия, Италия, Литва, Люксембург, Латвия, Малта, Холандия, Португалия, Словения и Словакия.

ще бъде отговорен за погасяването чрез вноски във всички участващи държави членки, включително последващи вноски. Тези договорености ще бъдат активирани чрез техните договорени правила и ще бъдат фискално неутрални в средносрочен план, така че данъкоплатците да бъдат защитени. Договореностите също така ще осигурят равностойно третиране във всички държави членки, участващи в Единния надзорен механизъм („ЕНМ“)/ Единния механизъм за реструктуриране (ЕМП), включително държавите членки, които се присъединяват на по-късен етап, по отношение на правата и задълженията, както в преходния период, така и след като общият механизъм за подкрепа започне пълноценно да функционира. Те ще прилагат равнопоставени условия спрямо неучастващите държави членки, ще се възползват изцяло от синергиите със съществуващите рамки и ще защитят вътрешния пазар.

(Б) Регламент (ЕС) № 806/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2014 г. за установяването на еднообразни правила и еднообразна процедура за реструктурирането на кредитни институции и някои инвестиционни посредници в рамките на Единния механизъм за реструктуриране и Единния фонд за реструктуриране и за изменение на Регламент (ЕС) № 1093/2010 („Регламента за ЕМП“) установява Кредитополучателя и ЕФП.

(В) Съображение 107 от Регламента за ЕМП гласи, че гарантирането на ефективно и достатъчно финансиране за ЕФП е от първостепенно значение за доверието в ЕМП. Капацитетът на Кредитополучателя да договаря алтернативни средства за финансиране за ЕФП следва да бъде повишен така, че да оптимизира разходите за финансирането и да запази кредитоспособността на ЕФП. Веднага след влизането в сила на Регламента за ЕМП Кредитополучателят следва в сътрудничество с участващите държави членки да вземе необходимите мерки за разработване на подходящи методи и условия, позволяващи да се повиши капацитетът на ЕФП за заемане на средства, които следва да бъдат въведени преди началната дата на прилагане на Регламента за ЕМП.

(Г) В съответствие с член 67, параграф 4 от Регламента за ЕМП вноските, посочени в членове 70 и 71 от Регламента за ЕМП, платени от институциите, посочени в член 2 от Регламента за ЕМП, се събират от националните органи за реструктуриране и се прехвърлят на

ЕФП в съответствие със Споразумението относно прехвърлянето и взаимното използване на вноските в ЕФП от 14 май 2014 г. („Междуправителственото споразумение“).

(Д) Член 73 от Регламента за ЕМП предвижда, че Кредитополучателят може да договаря заеми за ЕФП или други форми на подкрепа от институции, финансови институции или други трети лица, които предлагат по-добри финансови условия, в най-подходящия момент, така че да оптимизира разходите по финансирането и да запази репутацията си, в случай че набраните в съответствие с членове 70 и 71 от Регламента суми не са непосредствено достъпни или не покриват разходите, възникнали при използването на ЕФП във връзка с действия по реструктуриране.

(Е) Член 74 от Регламента за ЕМП предвижда, че Кредитополучателят договаря финансови улеснения за ЕФП, включително когато е възможно, публични финансови улеснения, по отношение на непосредственото наличие на допълнителни финансови средства, които да се използват в съответствие с Регламента за ЕМП, когато набраните или налични суми за предварителни вноски за ЕФП съгласно член 70 от Регламента и последващите вноски съгласно член 71 от Регламента не са достатъчни за изпълнението на задълженията на Кредитополучателя.

(Ж) Член 5, параграф 1, буква д) от Междуправителственото споразумение предвижда, че ако посочените в член 5, параграф 1, букви а) – в) финансови средства са недостатъчни за покриване на разходите за конкретно действие по реструктуриране и доколкото няма незабавен достъп до посочените в член 5, буква г) от Междуправителственото споразумение извънредни последващи вноски, включително поради причини, свързани със стабилността на засегнатите кредитни институции, Кредитополучателят може да упражни правомощието си да договори заеми в полза на ЕФП или други форми на подпомагане в съответствие с членове 73 и 74 от Регламента за ЕМП или правомощието си да извърши временни прехвърляния между подразделенията в съответствие с член 7 от Междуправителственото споразумение.

(З) Съображение (13) от Междуправителственото споразумение признава, че могат да възникнат ситуации, при които средствата, налични в ЕФП, не са достатъчни, за да покрият дадено действие по реструктуриране, а последващите вноски, които следва да бъдат събрани

за попълване на нужните допълнителни суми, не са непосредствено на разположение.

(И) След обсъжданията между държавите членки и Кредитополучателя условията на Декларацията, посочена в съображение (А) по-горе, се прилагат чрез наличието на кредитни улеснения, които да се предоставят между всяка участваща държава членка и Кредитополучателя на двустранна основа. За тази цел държавите членки и Кредитополучателят обсъдиха и постигнаха съгласие по предварителни договорености за национални кредитни линии („**Предварителни договорености**“), предоставени от всяка участваща държава членка на Кредитополучателя, които са в основата на настоящото Споразумение. Договорната документация за такива кредитни улеснения е обсъдена между държавите членки и Кредитополучателя и по отношение на нейното съдържание – с изключение на фиксираната индивидуална сума и разпоредбите относно националното одобрение, разсрочените плащания и таксата за ангажимент, както е посочено в съображение (Й) по-долу – е идентична за всяка участваща държава членка с цел защита на единния характер на ЕФП. Споразуменията за кредитна линия, сключени в този контекст от всяка участваща държава членка и Кредитополучателя, прилагат условията на Декларацията и Предварителните договорености са в съответствие с принципите, изложени в тях. Ако е приложимо и уместно, Кредитополучателят може да предостави финансирането по настоящото Споразумение чрез своя национален фонд за реструктуриране или друг субект, както е посочено в настоящото Споразумение. (Й) За надеждността на ЕМП като втори стълб на банковия съюз е от ключово значение да се осигури твърд ангажимент за мостово финансиране на Кредитополучателя. Това ще гарантира ефективноста на действията по реструктуриране и ще запази финансовата стабилност в държавите членки. Кредиторът извършва плащания по тази договореност в размер и по време, както поиска Кредитополучателят в искането за усвояване. В отговор на опасенията относно последиците от настоящото Споразумение по отношение на националното управление на паричните средства и по искане на някои държави членки държавите членки не са длъжни да предоставят заема в пълен размер, но могат да избират разсрочено плащане, при което поне значим процент от фиксираната индивидуална сума (50%) ще бъде предоставен при

първото плащане, последван от максимум три следващи плащания, които следва да бъдат предоставени след това, освен ако не са приложими извънредни обстоятелства, определени в настоящото Споразумение. Счита се, че тези условия са налице, ако е необходимо прилагането на инструментите за реструктуриране по схемата за реструктуриране, за да се избегне незабавното неизпълнение на институцията, която подлежи на реструктуриране, и по този начин да се избегнат верижните ефекти. За да се вземат надлежно предвид изискванията за финансиране на Кредитора за предоставяне на заеми по настоящото Споразумение, Кредитополучателят се ангажира да установи процедура за ранно предупреждение. Освен това процедурата за търсене на национално одобрение, когато е необходимо на национално ниво, и процесът на изплащане се разделят чрез използването на предварително уведомление за усвояване, за да се осигури допълнително време за подготовка на Кредитора, когато е възможно. Предварителното уведомление за усвояване трябва да съдържа общата сума, която предстои да бъде изтеглена съгласно настоящото Споразумение за дадена схема за реструктуриране. Когато е необходимо поради причини, съществуващи на национално равнище, държавите членки успяват да изберат процедура, като вземат предвид търсенето на национално одобрение и разсрочено плащане. Когато съответното споразумение за кредитна линия предвижда възможността за прилагане на разсрочено плащане и национално одобрение, не се дължи такса за ангажимент.

(К) Кредиторът и Кредитополучателят се договарят да сключат настоящото Споразумение с цел осигуряване на мостово финансиране на Кредитополучателя (както е предвидено в Декларацията (посочена в съображение (А) по отношение на Подразделение на Кредитора за преходния период. Общата цел на мостовото финансиране, което трябва да бъде предоставено от участващите държави членки на Кредитополучателя, е да покрие временния недостиг на финансиране във връзка със схема за реструктуриране в съответната участваща държава членка след прилагане на средствата на разположение на Кредитополучателя в съответствие с неговите вътрешни процедури, определени в Регламента за ЕМП и условията на Междуправителственото споразумение, като такъв временен недостиг се

покрива в крайна сметка (и без това да засяга специфичните условия на настоящото Споразумение) чрез събиране и прехвърляне на Кредитополучателя от страна на участващата държава членка на извънредни последващи вноски, събирани от институциите на териториите на съответната участваща държава членка в съответствие с Регламента за ЕМП и Междуправителственото споразумение. (Л) Максималният натрупан размер на финансирането, който трябва да бъде предоставен на Кредитополучателя от участващите държави членки, както е посочено в приложение 2 (*Процент и фиксирана индивидуална сума*), възлиза на 55 милиарда евро („**Фиксирана максимална сума**“). За да се определи делът на всяка участваща държава членка, беше договорено да се използва за това Споразумение относителният размер на Подразделението на Кредитора, следвайки прогнозата на Европейската комисия към 27 ноември 2014 г. („вариант 26“), която представлява алгоритъма за разпределение между участващите държави членки („**Алгоритъм**“) за определяне на фиксираната индивидуална сума (както е посочено в приложение 2).

(М) Ако Кредиторът е държава членка от еврозоната и няма възможност да изпълни искане за заем съгласно настоящото Споразумение, Кредиторът може да поиска подкрепа за стабилност чрез ЕМС посредством инструменти за финансова помощ, които са предмет на условията за допустимост – на разположение на членовете на ЕМС съгласно Договора за ЕМС, за да могат да изпълнят задълженията си за осигуряване на мостово финансиране съгласно настоящото Споразумение. Ако Кредиторът в такава ситуация е участваща държава членка извън еврозоната, той ще има достъп до средносрочния механизъм на Европейския съюз за помощ за **платежния баланс** („ПБ“), при условие че са изпълнени съществуващите критерии за допустимост. Очаква се условието за икономическа политика, свързано с програмите за макроикономически корекции в рамките на механизма за подкрепа за платежния баланс, да отразява правилно ключовите уязвимости на държавата членка бенефициент.

(Н) Според член 99, параграф 6 от Регламента за ЕМП прилагането на Регламента за ЕМП в неговата цялост от 1 януари 2016 г. зависи от влизането в сила на Междуправителственото споразумение, т.е. от прага на ратификация, определен в член 11 от Междуправителственото

споразумение, който трябва да влезе в действие от края на ноември 2015 г.

(О) Докато споразуменията за кредитна линия се сключват въз основа на съвместно договорения формуляр за кредит с всяка участваща държава членка като Кредитор, изпълнението и влизането в сила на настоящото Споразумение не зависи от изпълнението и влизането в сила на сключените споразумения за кредитна линия с всяка друга участваща държава членка.

Следователно към днешна дата Страните се договориха, както следва:

1. Определения и тълкуване

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1.1.1 Термините, дефинирани в Регламента за ЕМП и Междуправителственото споразумение, носят същото значение тук, освен ако изрично не е посочено обратното.

1.1.2 В настоящото Споразумение:

„**Разрешение**“ означава разрешение, съгласие, одобрение, реструктуриране, лиценз, освобождаване, подаване, нотариално удостоверяване или регистрация.

„**Период на наличност**“ означава периодът от и включително датата на влизане в сила на настоящото Споразумение до по-ранното от следните събития: (i) последния ден от Преходния период (включена), и (ii) датата на Общия защитен механизъм (изключена).

„**Налична сума**“ означава във връзка с всеки момент, в който е представено предварително уведомление за усвояване или се предлага усвояване (според случая), фиксираната индивидуална сума минус:

(а) наличния капацитет за финансиране;

(б) сумата на неизплатените заеми към предложената Дата на усвояване, различни от Заемите, които трябва да бъдат погасени или предплатени на или преди предложената Дата на усвояване; и

(в) размера на всички Заеми, които могат да бъдат отпуснати в бъдеще в съответствие с условията на съществуващото предварително уведомление за усвояване.

„**Наличен капацитет на финансиране**“ означава по отношение на всяко подразделение от Кредитор следните средства за финансиране, предвидени съгласно член 5, параграф 1 от Междуправителственото споразумение (с изключение на член 5, параграф 1, буква г) от Междуправителственото споразумение), в размерите, определени от Кредитополучателя в решението за одобряване на схемата за реструктуриране (всякакви финансови

средства, които са били отпуснати по предходни схеми за реструктуриране, но все още не са използвани, се приспадат):

(а) наличните финансови средства (като финансови средства, напълно достъпни за плащане към такъв момент), съставени от предварителни вноски в Подразделението на Кредитора към датата на решението за одобряване на схемата за реструктуриране, в съответствие със и с оглед на член 5, параграф 1, буква а) от Междуправителственото споразумение;

(б) взаимните финансови средства, налични във всички подразделения към датата на решението за одобряване на схемата за реструктуриране, в съответствие със и с оглед на член 5, параграф 1, буква б) от Междуправителственото споразумение;

(в) останалите финансови средства в подразделението(ята) на съответните договарящи страни в съответствие със и с оглед на член 5, параграф 1, буква в) от Междуправителственото споразумение;

(г) външни заеми или финансови средства от временно прехвърляне между подразделенията съгласно член 7 от Междуправителственото споразумение в съответствие със и с оглед на член 5, параграф 1, буква д) от Междуправителственото споразумение, при условие че всички такива суми са действително получени от Кредитополучателя за Подразделението на Кредиторите.

„**BRRD**“ означава **Директива 2014/59/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 г. за създаване на рамка за възстановяване и реструктуриране на кредитни институции и инвестиционни посредници и за изменение на Директива 82/891/ЕИО на Съвета и директиви 2001/24/ЕО, 2002/47/ЕО, 2004/25/ЕО, 2005/56/ЕО, 2007/36/ЕО, 2011/35/ЕС, 2012/30/ЕС и 2013/36/ЕС и на регламенти (ЕС) № 1093/2010 и (ЕС) № 648/2012 на Европейския парламент и на Съвета.

„**Работен ден**“ означава ден (различен от събота или неделя), който е работен ден на TARGET, в който банките са отворени за обичайните си дейности в Брюксел и на територията на Кредитора и в случай че Кредиторът е поискал или получил подкрепа за стабилност, в Люксембург.

„**Дата на общия защитен механизъм**“ означава датата, на която общият защитен механизъм влиза в сила и е напълно действащ.

„**Подразделение**“ означава национално подразделение на ЕФП, съответстващо на участваща държава членка, както е посочено в член 77, параграф 2 от Регламента за ЕМП и член 4 от Междуправителственото споразумение.

„**Договарящи страни**“ означава договарящите страни по Междуправителственото споразумение.

„**Договор за ЕМС**“ означава Договорът за създаване на Европейски механизъм за стабилност („ЕМС“) от 2 февруари 2012 г.

„**Външно финансиране**“ означава постъпленията от външно финансиране – заеми на Кредитополучателя (с изключение на настоящия инструмент) в съответствие с членове 73 и 74 от Регламента за ЕМП, налични за конкретната схема за реструктуриране.

„**Инструмент**“ означава заемът, предоставен от Кредитора на Кредитополучателя във връзка с Подразделението от Кредитора при условията и реда, определени в настоящото Споразумение.

„**Инструмент за финансова помощ**“ означава инструментът, съгласно който се предоставя подкрепа за стабилност на член на ЕМС или на държава членка извън еврозоната чрез механизма за подкрепа за платежния баланс.

„**Фиксирана индивидуална сума**“ означава към датата на влизане в сила на настоящото Споразумение 113,499,099,01 евро², което подлежи на промени в размера, договорени в съответствие с клауза 24 (*Клауза за преразглеждане*) от настоящото Споразумение.

„**Ставка за финансиране**“ означава действителните или прогнозните разходи за финансиране (изразени като лихвен процент на годишна база) на кредити от Кредитора към датата на искането за усвояване или датата на искането за удължаване на заема (в случай на предложено удължаване) за сходен размер и сходна продължителност (двадесет и четири (24) или дванадесет (12) месеца) като предложеното усвояване или предложеното удължаване, като разходите за финансиране се определят от Кредитора:

(а) освен ако не се прилага буква б), въз основа на:

(i) налични пазарни котировки за емитиране или заемане на публичен дълг на пазара от Кредитора по отношение на съответните периоди на финансиране към датата на искането за усвояване или датата на искането за удължаване на заема (в случай на предложено удължаване);

² Фиксирана индивидуална сума съгласно приложение 2.

(ii) ако няма налични пазарни котировки по отношение на съответните периоди на финансиране за Кредитора към датата на искането за усвояване или датата на искането за удължаване на заема (в случай на предложено удължаване), но пазарните котировки за съответните периоди на финансиране са налични за предходните 6 месеца за Заемодателя, средната стойност на наличните лихвени проценти (разбира се, че ако има няколко различни пазарни котировки на една и съща дата, първо трябва да се изчисли средният лихвен процент за тази дата, който се взема предвид за изчисляване на общия среден лихвен процент с пазарните котировки, налични на други дати);

(iii) ако пазарните котировки са налични при обстоятелствата, посочени в точка i) или точка ii) по-горе, но Кредиторът е на мнение, че действителните му разходи за финансиране се различават от тях, разходите за финансиране, съгласувани съвместно от Кредитора и Кредитополучателя, в резултат на предоставените доказателства за реалните разходи за финансиране на Кредитора за съответните периоди на финансиране (заедно с изчислението, което подкрепя определянето на разходите за финансиране); ако не може да бъде постигнато споразумение, се прилагат разходите за финансиране, определени съгласно точка i) или ii); или

(iv) ако няма налични пазарни котировки, предвидени в i) или ii), други категорични доказателства за разходите за финансиране на Кредитора за съответните периоди на финансиране, каквито Кредиторът може да предостави, заедно с изчислението, подкрепящо определянето, предварително пред Кредитополучателя за усвояването; или

(б) ако Кредиторът подлежи на подкрепа за стабилност, действителния лихвен процент, приложим към инструмента за финансова помощ за Кредитора, както е посочено в споразуменията за прилагане на подкрепата за стабилност.

„**Заем**“ означава заем, отпуснат или подлежащ на предоставяне съгласно настоящото Споразумение, или главницата, неизплатена към момента за този заем.

„**Дата на падеж на заема**“ означава, при спазване на разпоредбите на клауза 6.2 (*Удължаване на заема*), датата, която е 24 месеца след Датата на усвояване.

„**Подразделение на Кредитора**“ означава подразделението, свързано с Кредитора.

„**Пазарна котировка**“ означава композита оферта-доходност до падеж на Bloomberg Bond Trader (CBBT) към 17,30 ч. (CET) на датата на искането за усвояване или датата на искането за удължаване на заема (в случай на предложено удължаване).

„**Държава членка**“ означава държава – членка на Европейския съюз.

„**Месец**“ означава период, започващ от един ден през календарен месец и завършващ на числово съответстващия ден през следващия календарен месец, с изключение:

(а) (при условие на буква в) по-долу), ако числово съответстващият ден не е Работен ден, този период приключва на следващия Работен ден в онзи календарен месец, в който този период трябва да приключи, ако има такъв, или ако няма, в непосредствено предхождащия Работен ден;

(б) ако няма числово съответстващ ден в календарния месец, през който този период трябва да приключи, този период приключва на последния Работен ден в този календарен месец; и

(в) ако период започва в последния Работен ден на календарен месец, този период приключва на последния Работен ден в календарен месец, през който този период трябва да приключи.

Горните правила ще се прилагат само за последния Месец на всеки период.

„**Национални органи за реструктуриране**“ има значението, определено за термина „национални органи за реструктуриране“ в Регламента за ЕМП.

„**Участващи държави членки**“ има значението, определено за термина „участващи държави членки“ в Регламента за ЕМП.

„**Страна**“ означава страна по настоящото Споразумение.

„**Схема на реструктуриране**“ означава „схема за реструктуриране“ по смисъла на Регламента за ЕМП.

„**Подкрепа за стабилност**“ означава подкрепа за стабилност, предоставена на член на ЕМС от ЕМС в съответствие с Договора за ЕМС, докато за участващите държави членки, които не са държави членки от еврозоната, означава подкрепа от механизма за подкрепа на платежния баланс на Европейския съюз, при условие че са изпълнени съществуващите критерии за допустимост.

„**TARGET2**“ означава платежната система Трансевропейска автоматизирана система за брутен сетълмент на експресни преводи в реално време, която използва единна споделена платформа и която бе пусната на 19 ноември 2007 г.

„**Работен ден на TARGET**“ означава всеки ден, в който TARGET2 е отворен за сетълмент на плащания в евро.

„**Обща необходима сума за реструктуриране**“ означава общата сума на финансиране, изисквана от Кредитополучателя за целите на Схема за реструктуриране, определена от Кредитополучателя в съответствие с Регламента за ЕМП и неговите вътрешни процедури към момента на приемане на Схемата за реструктуриране.

„**Преходен период**“ означава периодът, започващ от датата на влизане в сила на настоящото Споразумение и завършващ на датата, която е осем години след датата на прилагане на член 77 от Регламента за ЕМП.

„**Усвояване**“ означава усвояване по Инструмента.

„**Дата на усвояване**“ означава датата на усвояване, която е датата, на която трябва да бъде отпуснат съответният заем.

„**Лимит на усвояване**“ означава сума, равна на по-малкия размер от следните:

- (а) Наличната сума; и
- (б) сума, равна на общата необходима сума за реструктуриране минус наличния капацитет за финансиране, определена за конкретната схема за реструктуриране, за която е приложимо усвояването, намалена с размера на всички останали неизплатени заеми по отношение на конкретната схема за реструктуриране.

„**Предварително уведомление за усвояване**“ означава уведомление по същество във формата, посочен в приложение 3 (*Предварително уведомление за усвояване*), чрез което Кредитополучателят уведомява Кредитора за необходимостта да изтегли агрегирана сума по Инструмента чрез едно или повече искания за усвояване в рамките на лимита на усвояване към момента на такова уведомяване (без да се засягат разпоредбите на настоящото Споразумение) след влизането в сила на схема за реструктуриране.

„**Искане за усвояване**“ означава известие по същество във формата, посочен в приложение 1 (Искане за усвояване).

„**Дата на искане за усвояване**“ означава датата на искането за усвояване.

1.2 Тълкуване

- (а) Освен ако в настоящото Споразумение не се посочва противното:

(i) „**Кредитор**“, който и да е „**Кредитополучател**“ или която и да е „**Страна**“ се тълкуват така, че да включват техните правоприемници, разрешени прехвърляния и разрешени прехвърлятели на права и/или задължения съгласно настоящото Споразумение;

(ii) „**активи**“ включва настоящи и бъдещи имоти, приходи и права от всякакъв вид;

(iii) всяко споразумение или инструмент е позоваване на това споразумение или инструмент с всички изменения, нови документи, допълнения, разширения, замени или преформулиране;

(iv) „**задължнялост**“ включва всяко задължение (независимо дали е възникнало като главница, или като гаранция) за плащането или изплащането на парите, независимо дали са настоящи или бъдещи, действителни или условни;

(v) „**лице**“ включва всяко физическо лице, фирма, дружество, корпорация, правителство, държава, или агенция на държава, или друга асоциация, тръст, съвместно предприятие, консорциум, партньорство или друг субект (независимо дали има отделна юридическа правосубектност);

(vi) „**регламент**“ включва всеки регламент, правило, официална директива, искане или насоки (независимо дали имат сила на закон) на всеки правителствен, междуправителствен или наднационален орган, агенция, департамент или на всеки регулаторен, саморегулируем или друг орган или организация;

(vii) разпоредба на закона е позоваване на тази разпоредба с всички изменения и последващо влизане в сила; и

(viii) време на деня е препратка към времето в Брюксел.

- (б) Заглавията на раздели, клаузи и приложения са само за справка.

1.3 Валутни символи и определения
„**€**“, „**EUR**“ и „**euro**“ обозначават единната валута на държавите членки, чиято дерогация е отменена от Съвета в съответствие с член 140 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

2. ИНСТРУМЕНТЪТ

При спазване на условията на настоящото Споразумение Кредиторът предоставя на Кредитополучателя необезпечен заем в

евро в максимален размер 113,499,099,01 евро, което представлява Фиксираната индивидуална сума.

3. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

Заетите суми по този Инструмент могат да бъдат използвани от Кредитополучателя само за покриване на изискванията за финансиране на Схемите за реструктуриране съгласно Регламента за ЕМП и Междуправителственото споразумение по отношение на Подразделение на Кредитора за институции, лицензирани на териториите на държавата членка, където се осъществява действието за реструктуриране.

4. УСЛОВИЯ ЗА УСВОЯВАНЕ

4.1 Кредитополучателят изпраща предварително уведомление за усвояване на Кредитора към момента на влизане в сила на Схема за реструктуриране и предоставя доказателства за изчисляването на сумите, посочени в него.

4.2 Кредитополучателят има право да представи Искане за усвояване за сума до Лимита на усвояване.

4.3 Кредитополучателят може да предостави няколко искания за усвояване по отношение на една конкретна схема за реструктуриране.

4.4 В случай че Кредиторът е поискал или получава Подкрепа за стабилност с цел предоставяне на финансиране на Кредитополучателя, Кредитополучателят изпраща предварителното уведомление за усвояване и всяко искане(ия) за усвояване в копие до ЕМС или до Европейската комисия в случай на помощ до участваща държава членка извън еврозоната, ползваща се от подкрепа за платежния баланс. Всяка друга информация, обменяна от Страните във връзка с това, се предоставя едновременно на ЕМС или на Европейската комисия от Страната, изпращаща такава информация.

5. УСВОЯВАНЕ

5.1 Предоставяне на искане за усвояване

5.1.1 Кредитополучателят може да използва Инструмента чрез представяне пред Кредитора на надлежно попълнено Искане за усвояване.

5.1.2 Преди да предостави Искане за усвояване, Кредитополучателят ще направи всичко възможно, за да предостави на възможно най-ранна дата ранно известие на Кредитора, за да позволи на Кредитора да предприеме предпазни мерки за потенциално Искане за усвояване в рамките на Инструмента.

5.1.3 Кредитополучателят може да представи Искане за усвояване едновременно с Предварително уведомление за усвояване.

5.2 Попълване на Искане за усвояване

5.2.1 Всяко Искане за усвояване е неотменимо и няма да се счита за надлежно попълнено, освен ако:

(а) предложената Дата на усвояване е Работен ден в рамките на Периода на наличност, но не по-рано от четири (4) работни дни след получаване на Искането за усвояване;

(б) валутата и размерът на Усвояването съответстват на клауза 5.3 (*Валута и сума*);

(в) продължителността на Заема е 24 месеца, и

(г) посочва се лимитът за усвояване, определен от Кредитополучателя към предложената Дата на усвояване, и се предоставят доказателства за елементите на изчисляване на лимита за усвояване и потвърждение (с подкрепящи доказателства), че исканата сума за усвояване е сумата на финансовите средства, необходими за покриване (изцяло или частично) на нуждите на Кредитополучателя за финансиране.

5.2.2 С всяко Искане за усвояване може да бъде поискан само един Заем.

5.3 Валута и сума

5.3.1 Валутата, посочена в Искане за усвояване, трябва да бъде в евро. По искане на Кредитополучателя задължението за плащане, произтичащо от това, може да бъде уредено във валутата на Кредитора, при условие че се прилагат пазарни обменни курсове.

5.3.2 Размерът на предложението Заем трябва да бъде сума, която не надвишава лимита за усвояване.

5.4 Теглене на заем

5.4.1 Ако са изпълнени условията, посочени в настоящото Споразумение, Кредиторът предоставя искания заем на Кредитополучателя в брой най-късно на датата на усвояване при спазване на второто изречение от клауза 12.4.

5.4.2 Кредиторът трябва да уведоми Кредитополучателя в рамките на три (3) Работни дни след датата на Искането за усвояване, ако не може да предостави Заема на Кредитополучателя към предложената Дата на усвояване и да посочи причините за това.

6. ПОГАСЯВАНЕ

6.1 Погасяване на заеми

6.1.1 Кредитополучателят погасява всеки Заем на Датата на падежа на заема при спазване на правото на Кре-

дитополучателя да иска удължаване на заема съгласно клауза 6.2 (*Удължаване на заема*) по-долу.

6.1.2 Погасяването се извършва по сметката, посочена от Кредитора пред Кредитополучателя.

6.2 Удължаване на заема

6.2.1 До края на Периода на наличност Кредитополучателят може по всяко време през периода, който започва шестдесет (60) дни преди Датата на падежа на заема и приключва тридесет (30) дни преди Датата на падежа на заема, да изпрати писмено искане („Искане за удължаване на заема“) на Кредитора по отношение на заем,

(а) потвърждавайки, че е очевидно, че на Датата на падежа на заема Кредитополучателят няма да получи достатъчни последващи вноски, събирани от институциите, лицензирани на териториите на Кредитора в съответствие с член 71 от Регламента за ЕМП, за да осигури изплащане в пълен размер на: (i) всякакво неизплатено външно финансиране, направени в съответствие с членове 73 и 74 от Регламента за ЕМП (или в случай на трансгранична група – частта от външното финансиране, свързани с Подразделението на Кредитора), (ii) всякакви неизплатени суми по отношение на финансови средства (ако има такива), предоставени на Кредитополучателя от временни прехвърляния между подразделения в съответствие с член 7 от Междуправителственото споразумение, доколкото те са свързани със същата схема за реструктуриране като съответния Заем, който трябва да бъде погасен, и (iii) е отпуснат Заемът, за който е представено искане за удължаване на заема; и

(б) с искане Датата на падежа на заема за целия или части от този заем да бъде удължена с период от дванадесет (12) месеца („Предложението удължаване“).

6.2.2 Кредиторът се съгласява с такова предложено удължаване и за този заем Датата на падежа на заема следва да се удължи със срок от дванадесет (12) месеца, започващи от Датата на падежа на заема, както е била непосредствено преди такова удължаване („Удължаване на Заема“).

6.2.3 След първо Удължаване на заема Кредитополучателят има право да предявява други искания за удължаване на заема в съответствие с

параграф 6.2.1, буква а) и Кредиторът има право (но не се изисква от него) да се съгласи с тях, в който случай следващо удължаване на Заема се прилага в съответствие с клауза 6.2.2. 6.2.4 Ако на Кредитора е предоставена подкрепа за стабилност, Удължаването на заема не трябва да надвишава крайната дата на падеж на подкрепата за стабилност.

6.2.5 Всяко искане за Удължаване на заема е неотменимо, след като бъде представено.

7. ПРЕДВАРИТЕЛНО ПЛАЩАНЕ

7.1 Доброволно предварително плащане на заеми

Заемополучателят може, ако даде предизвестие на Кредитора не по-малко от четири (4) Работни дни (или такова с по-кратък период, за който Кредиторът може да се съгласи), да погаси предварително изцяло или частично Заема (но ако е отчасти, минималната сума за предварително плащане е 1 000 000 евро).

7.2 Ограничения

7.2.1 Всяко известие за предварително плащане, дадено от Кредитополучателя по клауза 7, е неотменимо и освен ако в настоящото Споразумение не се посочи противното указание, се посочва датата или датите, на които трябва да се извърши съответното предварително плащане, и размерът на това предварително плащане.

7.2.2 Всяко предварително плащане съгласно настоящото Споразумение се извършва заедно с начислени лихви върху предплатената сума. Кредитополучателят възстановява при поискване разности, за които може да се докаже, че Кредиторът е направил във връзка с предплащането.

7.2.3 Освен ако в настоящото Споразумение не е посочено противното, всяка част от Инструмента, която е предплатена или погасена, може да бъде възстановена отново в съответствие с условията на настоящото Споразумение.

7.2.4 Кредитополучателят няма да изплаща или предплаща всички или част от заемите, предоставени съгласно настоящото Споразумение, освен в сроковете и по начина, изрично предвидени в настоящото Споразумение.

8. ЛИХВА

8.1 Изчисляване на лихвата

8.1.1 Лихвата по всеки Заем се изчислява от Кредитора за срока на Заема чрез прилагане на Ставката на финансиране.

8.1.2 В случай на Удължаване на заема Ставката на финансиране се определя към датата на Искането за удължаване на заема.

8.2 Плащане на лихва

Начислените лихви по заем се изплащат при погасяване на Заема към Датата на падежа (без да се засяга Удължаването на заема, като в този случай лихвата продължава да се начислява ежегодно по новата Ставка на финансиране и се изплаща заедно с лихви, начислени до първоначалната Дата на падежа на заема, към новата Дата на падеж на заема).

8.3 Уведомление за начислени лихви
Кредиторът информира Кредитополучателя за начислената лихва в края на всяка календарна година в рамките на деветдесет (90) дни от края на календарната година.

8.4 Уведомление за Ставката на финансиране

Своевременно и не по-късно от Датата на усвояване (или четири (4) Работни дни след датата, на която е отправено Искането за удължаване на заема, в случай на удължаване на заема) Кредиторът уведомява Кредитополучателя за Ставката на финансиране, свързана със Заем.

9. ТАКСИ

Кредитополучателят трябва да плати на Кредитора за времето на периода на наличност такса ангажимент в евро в размер от 0,1 процента годишно от наличната сума.

Начислената такса ангажимент за всяка календарна година ще се изчислява от Кредитополучателя и ще се заплаща до 20 работни дни след края на всяка календарна година.

10. ДЕКЛАРАЦИИ

Всяка страна дава декларациите и гаранциите, посочени в настоящата клауза 10, пред другата страна към датата на влизане в сила на настоящото Споразумение и в деня на всяко искане за усвояване.

10.1 Обвързващи задължения

Задълженията, които следва да бъдат поети по настоящото Споразумение, са законни, валидни, обвързващи и изпълними задължения.

10.2 Противоречие с други задължения
Влизането в сила и предвидените в настоящото Споразумение трансакции не противоречат и няма да противоречат на който и да е закон или наредба, приложими към него.

10.3 Правомощия и власт

Налице са правомощия да се сключи, изпълнява и прилага и са предприети всички необходими действия, за да се разреши влизането в сила, изпълнението

и прилагането на настоящото Споразумение и трансакциите, предвидени в настоящото Споразумение.

10.4 Валидност

Всички разрешения, необходими или желателни, за да позволят законното влизане в сила, упражняване на правата и спазване на задълженията по настоящото Споразумение, са получени или изпълнени и са в пълна сила и действие.

11. ИНФОРМАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ

Задълженията по настоящата клауза 11 остават в сила от датата на влизане в сила на настоящото Споразумение, доколкото дадена сума е неизплатена съгласно настоящото Споразумение или даден ангажимент е в сила.

11.1 Нужди от финансиране

Кредитополучателят предоставя на Кредитора в рамките на деветдесет (90) дни след края на всяка календарна година: (i) наличния капацитет за финансиране и всички съответни елементи на изчислението, (ii) неизплатените суми от всякакви усвоявания, направени по Инструмента.

11.2 Неблагоприятни обстоятелства за Кредитора

Кредиторът информира Кредитополучателя възможно най-бързо, след като узнае за всяко събитие или обстоятелство, които биха му попречили да изпълнява задълженията си (или компрометират изпълнението им) съгласно настоящото Споразумение.

11.3 Обмен на информация с ЕМС и Европейската комисия

Когато е целесъобразно и необходимо и без да се засягат съществуващите законови изисквания за обмен на информация в съответствие с разпоредбите на Регламента за ЕМП, Кредиторът гарантира, че в случай че поиска или получи подкрепа за стабилност, всяко споразумение, което бъде сключено в този контекст, включва разпоредба, позволяваща на Кредитополучателя, Кредитора и на ЕМС или на Европейската комисия да обменят информация във връзка с настоящото Споразумение, схема за реструктуриране, съответните финансови институции, във връзка с които се предприемат мерки за реструктуриране, и позицията на Кредитора и Кредитополучателя.

11.4 Други информационни дейности

Без да се засягат съществуващите законови изисквания за обмен на информация в съответствие с разпоредбите на Регламента за ЕМП, при поискване от Кредитора Кредитополучателят и Кредиторът обменят информация, когато е необходимо и целесъобразно, по отношение на настоящото Споразумение, схема за реструктуриране и съответните финансови

институции, по отношение на които се предприемат мерки за реструктуриране. За да се избегне съмнение, ефективността на искане за усвояване не зависи от обмена на каквато и да е информация освен изрично изискана съгласно клауза 5.2.1 от настоящото Споразумение.

12. ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Задълженията по настоящата клауза 12 остават в сила от датата на влизане в сила на настоящото Споразумение и дотолкова, доколкото дадена сума е неизплатена по силата на настоящото Споразумение или даден ангажимент е в сила.

12.1 Разрешения

Всяка Страна своевременно:

12.1.1 получава, спазва и прави всичко необходимо за поддържане с пълна сила и ефект; и

12.1.2 предоставя заверени копия на другата страна на

всяко разрешение, което се изисква съгласно който и да е закон или наредба на националната ѝ юрисдикция, за да ѝ позволи да изпълнява задълженията си по настоящото Споразумение и да гарантира законността, валидността, приложимостта или допустимостта на доказателствата в нейната юрисдикция по настоящото Споразумение.

12.2 Спазване на законите

Всяка страна спазва във всички отношения всички приложими закони.

12.3 Събиране на вноските

12.3.1 Кредитополучателят се ангажира да изчисли своевременно извънредните последващи вноски в съответствие с член 71 от Регламента за ЕМП и делегираните актове от Европейската комисия въз основа на член 71, параграф 3 от Регламента за ЕМП, когато такива са налице.

12.3.2 Кредиторът се ангажира да прехвърли своевременно извънредните последващи вноски в съответствие с член 3 от Междуправителственото споразумение.

12.4 Подкрепа за стабилност

Когато подкрепата за стабилност е предоставена на държава членка, тази държава членка следва да вземе предвид естеството и целта на подкрепата за стабилност, когато преценява дали част от това финансиране също трябва да бъде използваемо в ролята ѝ на Кредитор за целите на предоставяне на заеми на Кредитополучателя съгласно настоящото Споразумение. В случай на подкрепа за стабилност и само когато е целесъобразно и необходимо, Кредитополучателят се задължава да бъде обвързан от ограниченията за използване на финансиране

от ЕМС, както е предвидено в документацията за прилагане на такава подкрепа за стабилност.

12.5 Процедура за ранно предупреждение Кредитополучателят ще въведе процедура за ранно предупреждение, за да предостави на Кредитора възможно най-ранно предизвестие в съответствие с клаузи 4.1 и 5.1.2.

12.6 Изисквания за финансиране на Кредитора

При представяне на искане за усвояване и когато е целесъобразно и възможно в рамките на схема за реструктуриране, Кредитополучателят надлежно взема предвид изискванията за финансиране на Кредитора към този момент.

13. ПРОМЕНИ В СТРАНИТЕ

Освен за клауза 19 (*Обезпечаване на правата на Кредитора*) никоя страна не може да предостави или да прехвърли някое от правата или задълженията си по настоящото Споразумение без съгласието на другата.

14. МЕХАНИЗЪМ НА ПЛАЩАНИЯТА

14.1 Плащания към Кредитора

Плащането се извършва по сметка и в банка, посочени от Кредитора за всеки отделен случай.

14.2 Плащания към Кредитополучателя На всяка дата, на която по настоящото Споразумение се изисква изплащането на сума от Кредитора, Кредиторът предоставя същата на разположение на Кредитополучателя със средства и по сметка в банка, посочени от Кредитополучателя за конкретния случай.

14.3 Без прихващане

Всички плащания, които трябва да бъдат направени съгласно настоящото Споразумение, се изчисляват и се извършват без (и свободни от приспадане за) прихващане или насрещно вземане.

14.4 Работни дни

Всяко плащане по настоящото Споразумение, което трябва да се извърши в ден, който не е Работен ден, се извършва на следващия Работен ден през същия календарен месец (ако има такъв) или предходния Работен ден (ако няма).

14.5 Валута на сметката

Евро е валутата на сметката и плащането за всяка дължима сума от Кредитополучателя съгласно настоящото Споразумение с изключение на случаите, когато се спазва клауза 5.3.1 от настоящия документ, изплащането е извършено в местната валута (различна от евро) на Кредитора, като в този случай всички плащания в тази връзка се извършват в такава валута.

15. ИЗВЕСТИЯ**15.1 Комуникация в писмена форма**

Всяка комуникация, която трябва да бъде направена по силата на настоящото Споразумение или във връзка с него, се прави в писмена форма и ако не е посочено друго, може да бъде изпратена по факс или с писмо.

15.2 Адреси

Адресът и номерът на факса (и отдела или служителя, ако има такъв, на чието внимание трябва да се изпрати комуникацията) на всяка Страна за всяка комуникация или документ, които трябва да бъдат направени или предоставени в рамките на или във връзка с настоящото Споразумение, са:

(а) за Кредитополучателя, който се идентифицира с името си по-долу; и

(б) за Кредитора, който се идентифицира с името си по-долу,

или всеки заместващ адрес, факс номер или отдел или служител, които Страната може да съобщи на Кредитора (или Кредиторът може да уведоми другите страни, ако е извършена промяна от Кредитора) с предизвестие от не по-малко от пет работни дни.

15.3 Доставка

15.3.1 Всяка комуникация или документ, направени или доставени от едно лице на друго съгласно или във връзка с настоящото Споразумение, се приемат за ефективни само:

(а) ако са по факс, когато е получен в четлива форма; или

(б) ако са с писмо, когато са доставени на съответния адрес или четири (4) Работни дни след като бъдат депозирани в пощенска кутия, с предплатена в плик, адресиран до този адрес,

и ако конкретен отдел или служител е посочен като част от данните за адреса, посочени в клауза 15.2 (*Адреси*), ако са адресирани до този отдел или служител.

15.3.2 Всяка комуникация или документ, който ще бъде направен или предоставен на Кредитора, ще бъде ефективен само когато действително бъде получен от Кредитора и след това само ако е изрично маркиран за вниманието на отдела или служителя, идентифицирани с подписа на Кредитора по-долу (или който и да е заместващ отдел или длъжностно лице, което Кредиторът посочва за тази цел).

15.3.3 Всяко съобщение или документ, които влизат в сила в съответствие с параграфи 15.3.1 до 15.3.2 по-горе,

след 17,00 ч. на мястото на получаване, се счита, че влиза в сила чак на следващия ден.

15.4 Електронна комуникация

15.4.1 Всяка комуникация, която трябва да бъде направена между които и да е две страни по силата на настоящото Споразумение или във връзка с това Споразумение, може да бъде направена по електронна поща или други електронни средства (включително, без ограничение, чрез публикуване на сигурен уебсайт), ако тези две Страни:

(i) дадат съгласието си за метод за криптиране на електронните съобщения, който ще бъде използван, за да се гарантира сигурността на комуникациите;

(ii) се уведомяват взаимно писмено за своя електронен адрес и/или всяка друга информация, необходима за осигуряване на предаване на информация по този начин; и

(iii) се уведомяват взаимно за всяка промяна в адреса си или всяка друга такава информация, предоставена от тях, с предизвестие от не по-малко от пет (5) Работни дни.

15.4.2 Всяка електронна комуникация, както е посочено в параграф 15.4.1 по-горе, която следва да се осъществява между Кредитополучателя и Кредитора, може да бъде осъществена само по такъв начин, че тези две страни са съгласни, че освен ако не бъде обявено обратното, това трябва да бъде приета форма на комуникация.

15.4.3 Всяка електронна комуникация, посочена в параграф 15.4.1 по-горе, извършена между двете страни, ще бъде ефективна само когато действително е получена (или предоставена на разположение) в четима форма и в случай на електронно съобщение, изпратено от Кредитополучателя на Кредитора, само ако е адресирано по начин, който Кредиторът посочи за тази цел.

15.4.4 Всяка електронна комуникация, която се извършва в съответствие с параграф 15.4.3 по-горе, след 17,00 ч. на адреса на Страната, на която е изпратено или предоставено съответното съобщение, за целите на настоящото Споразумение, се счита за извършена едва на следващия ден.

15.4.5 Всяко позоваване в настоящото Споразумение на съобщение, изпратено или получено, се счита, че включва предоставянето на това съобщение в съответствие с настоящата клауза 15.4.

15.5 Английски език

15.5.1 Всяко известие, дадено съгласно или във връзка с настоящото Споразумение, трябва да бъде на английски език.

15.5.2 Всички други документи, предоставени съгласно или във връзка с настоящото Споразумение, трябва да бъдат:

- (а) на английски език; или
- (б) ако не на английски език и ако това се изисква от Кредитополучателя или Кредитора, трябва да са придружени от заверен превод на английски език и в този случай преводът на английски език ще има предимство, освен ако документът не е конституционен, нормативен или друг официален документ.

16. ИЗЧИСЛЕНИЯ**16.1 Конвенция за отчитане на дните**

Всяка лихва, комисиона или такса, натрупани съгласно настоящото Споразумение, ще се начисляват за съответния ден и се изчисляват въз основа на действителния брой изминали дни и година от 360 дни.

17. ПОВЕРИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Страните признават, че предоставената им информация в контекста на настоящото Споразумение, считана за поверителна съгласно националното или европейското законодателство (по-специално Регламента за ЕМП по отношение на Кредитополучателя), ще се третира в съответствие с изискванията на това законодателство, без да се засягат (доколкото е разрешено по закон) разпоредбите относно разкриването и споделянето на информация, специално предвидена в настоящото Споразумение.

18. ОПОВЕСТЯВАНЕ ОТ СТРАНА НА КРЕДИТОПОЛУЧАТЕЛЯ

Кредиторът потвърждава, че Кредитополучателят може да разкрие информация относно Кредитора или настоящото Споразумение или всякакви сделки, направени по силата на настоящото Споразумение, или въпроси, свързани с него, в съответствие с разпоредбите на Регламента за ЕМП, без да се засягат (доколкото е разрешено по закон) разпоредбите за обмен на информация, специално предвидени в настоящото Споразумение.

19. ОБЕЗПЕЧАВАНЕ НА ПРАВАТА НА ЗАЕМОДАТЕЛЯ

В случай че бъде предоставена Подкрепа за стабилност на Кредитора и независимо от клауза 13 (*Промени на Страните*),

Кредиторът може да заложи или създаде друга форма на обезпечение на всички или някои от своите права и претенции съгласно настоящото Споразумение с цел обезпечаване на задължения на Кредитора спрямо ЕМС съгласно Инструмента за финансово подпомагане, с изключение на това, че въпросното обезпечение не:

- (i) освобождава Кредитора от което и да е от задълженията му по настоящото Споразумение или не замества бенефициента на съответното обезпечение за Кредитора като страна по настоящото Споразумение;
- (ii) изисква извършване на плащания от Кредитополучателя, различни от – или не предоставя на някое лице по-широки права, отколкото тези, които следва да се предоставят на Кредитора съгласно настоящото Споразумение; или
- (iii) възпрепятства действието на настоящото Споразумение и упражняването на правата и задълженията на страните по настоящото Споразумение.

20. ЧАСТИЧНА НЕДЕЙСТВИТЕЛНОСТ

Ако към определен момент някоя от разпоредбите на настоящото Споразумение е или стане незаконна, невалидна или неприложима по някакъв начин съгласно който и да е закон на която и да е юрисдикция, законността, валидността или приложимостта на останалите разпоредби, нито законността, валидността или приложимостта на такава разпоредба съгласно закона на всяка друга юрисдикция по някакъв начин ще бъдат засегнати или обезценени. Споразумението обаче впоследствие се изменя от Страните по такъв разумен начин, за да се постигне, без незаконност, намерението на Страните по отношение на незаконната, невалидната или неприложимата разпоредба.

21. ИЗМЕНЕНИЯ И ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Независимо от клауза 24 (*Клауза за преразглеждане*) всеки отделен срок по настоящото Споразумение може да бъде изменен или отменен в писмена форма със съгласието на всяка Страна и всяко такова изменение или освобождаване от задължение ще бъде обвързващо за всички Страни. Нито едно от горепосочените изменения не променя същността на настоящото Споразумение в сравнение със споразуменията за отпускане на заеми, сключени с други участващи държави членки.

22. СКЛЮЧВАНЕ НА СПОРАЗУМЕ-НИЕТО

Настоящото Споразумение може да бъде изготвено в произволен брой екземпляри, подписани от една или повече от Страните. Екземплярите представляват неразделна част от първоначалното Споразумение и подписването на екземплярите има същия ефект, както ако подписите върху тях са върху едно копие на Споразумението.

23. ПРИЛОЖИМО ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ

23.1 Настоящото Споразумение се урежда от и се тълкува в съответствие със законодателството на Люксембург.

23.2 Страните се задължават да отнесат всеки спор, който може да възникне във връзка със законността, валидността, тълкуването или изпълнението на настоящото Споразумение, пред изключителната юрисдикция на Общия съд на Европейския съюз, а в случай на обжалване – на Съда на Европейския съюз на Съюза.

23.3 Решенията на Съда на Европейския съюз са с обвързващ характер в своята цялост и изпълними от Страните.

24. КЛАУЗА ЗА ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ

24.1 Общо преразглеждане

Ако всички участващи държави членки се съгласят да пристъпят към преразглеждане на съответните си кредитни споразумения, Страните ще пристъпят към преразглеждане на настоящото Споразумение като част от общ процес с всички останали участващи държави членки. Като част от преразглеждането Кредитополучателят и Кредиторът оценяват необходимостта от изменения. Това преразглеждане ще се извърши най-късно на датата за Общия механизъм за подкрепа.

24.2 Специфично преразглеждане

При липса на преразглеждане съгласно клауза 24.1 конкретно преразглеждане на Процента и максималната натрупана сума, предоставена от всички участващи държави членки съгласно техните съответни кредитни споразумения, се прави най-късно до края на 2017 г. и във всеки случай, ако държава членка, която не е посочена в приложение 2 (*Процент и фиксирана индивидуална сума*), стане участваща държава членка.

25. ВЛИЗАНЕ В СИЛА

Настоящото Споразумение влиза в сила от датата, на която:

(а) Кредиторът е подписал и ратифицирал Междуправителственото споразумение;

(б) Кредиторът е въвел BRRD в националното законодателство; и

(в) Регламентът за ЕМП е станал напълно приложим и условията, посочени в член 99, параграф 6 от него, са изпълнени.

На такава дата настоящото Споразумение влиза в сила и е обвързващо за и между Страните по него.

Съставено в два (2) оригинала.

За Република

България:

Кирил Ананиев,

министър на финансите

За Единния съвет

за реструктуриране:

Елке Кьониг,

председател

Приложение 1

ИСКАНЕ ЗА УСВОЯВАНЕ

От: [*Кредитополучател*]

До: [*Кредитор*]

Дата:

Уважаеми господа,

[*Кредитополучател*] – [*•*] [*Инструмент*]

Споразумение с дата [*•*] („Споразумението“)

1. Позоваваме се на Споразумението. С настоящото представяме искане за усвояване. Термините, дефинирани в Споразумението, имат същото значение в настоящото искане за усвояване.

2. Искане

Предложена Дата [*•*] (или ако това не е работен ден, следващият работен ден)

Валута на Заема: евро

Сума: [*•*]

3. Настоящото Искане за усвояване е свързано с Предварителното уведомление за усвояване, изпратено на [...], по отношение на схемата за реструктуриране, свързана с [*посочете институцията(ите)*].

4. Определихме лимита на усвояване към предложената Дата на усвояване да бъде равен на [...] и представяме доказателства за елементите на изчисляване на тази сума. Потвърждаваме, че заявената тук сума е сумата, необходима за покриване (изцяло или частично) на нашите нужди от финансиране по отношение на Схемата за реструктуриране относно [*посочете институцията(ите)*] и прилагаме подкрепящи доказателства към тях.

5. Постъпленията от този Заем трябва да бъдат преведени по [*сметка*].

6. Настоящото Искане за усвояване е неотменимо.

С уважение,

упълномощен/а да подпише за и от името на
[*наименование на Кредитополучател*]

Приложение 2

ПРОЦЕНТ И ФИКСИРАНА
ИНДИВИДУАЛНА СУМА*

ДЧ	Фиксирана индивидуална сума (в евро)	Процент за всяка ДЧ (в %)
AT	1 573 000 000	2,86%
BE	1 870 000 000	3,40%
CY	110 000 000	0,20%
DE	15 158 000 000	27,56%
EE	22 000 000	0,04%
ES	5 291 000 000	9,62%
FI	1 083 500 000	1,97%
FR	15 284 500 000	27,79%
EL	621 500 000	1,13%
IE	1 815 000 000	3,30%
IT	5 753 000 000	10,46%
LT	33 000 000	0,06%
LU	1 083 500 000	1,97%
LV	38 500 000	0,07%
MT	66 000 000	0,12%
NL	4 163 500 000	7,57%
PT	852 500 000	1,55%
SI	71 500 000	0,13%
SK	110 000 000	0,20%
Общо	55 000 000 000	100,00%

*Таблицата не отчита Фиксираната индивидуална сума (113,499,099.01 евро), определена за България, включително съответстващия ѝ ключ за разпределение, който е договорен над максималната натрупана сума от 55 000 000 000 евро.

Приложение 3

ПРЕДВАРИТЕЛНО УВЕДОМЛЕНИЕ ЗА
УСВОЯВАНЕ

От: [Кредитополучател]

До: [Кредитор]

Дата:

Уважаеми господа,

[Кредитополучател] – [•] [Инструмент]
Споразумение с дата [•] („Споразумението“)

1. Позоваваме се на Споразумението. С настоящото представяме Предварително уведомление за усвояване. Термините, дефинирани в Споразумението, имат същото значение в това Предварително уведомление за усвояване.

2. С настоящото Ви уведомяваме, че в съответствие със Схемата за реструктуриране, свързана с [посочете институцията], решихме, че можем да поискаме Усвояване в рамките на Инструмента до Лимита на усвояване, който към днешна дата е [...].

3. Прилагаме доказателства за изчисляването на Лимита за усвояване [и ориентировъчен график за датите и сумите по исканията за усвояване, които да бъдат посочени, доколкото е възможно].

С уважение,

упълномощен/а да подпише за и от името на
[наименование на Кредитополучател]

2785

МИНИСТЕРСТВО
НА ИКОНОМИКАТА

НАРЕДБА № РД-04-3

от 26 април 2021 г.

за осигуряване на прилагането на Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2017 г. за определяне на задължения за надлежна проверка на веригата на доставки за вносителите от Съюза на калай, тантал и волфрам, на рудите на тези метали и на злато с произход от засегнати от конфликти и високорискови зони

Г л а в а п ъ р в а

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Чл. 1. Тази наредба урежда:

1. предоставянето на информация, данни и документи от вносителите от Съюза на калай, тантал и волфрам, на рудите на тези метали и на злато на Министерството на икономиката в качеството му на компетентен орган по чл. 10 на Регламент (ЕС) 2017/821 на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2017 г. за определяне на задължения за надлежна проверка на веригата на доставки за вносителите от Съюза на калай, тантал и волфрам, на рудите на тези метали и на злато с произход от засегнати от конфликти и високорискови зони (ОВ, L 130 от 2017 г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2017/821“;

2. реда за осъществяването на последващи проверки по чл. 11 на Регламент (ЕС) 2017/821 относно изпълнението от страна на вносителите на техните задължения;

3. правилата, приложими при нарушения на Регламент (ЕС) 2017/821 от страна на вносителите на полезните изкопаеми и метали от неговия обхват.

Г л а в а в т о р а

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ВНОСИТЕЛИТЕ ЗА
ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Чл. 2. (1) Вносителите, които през календарната година са внасяли в Република България полезни изкопаеми и метали в количества, надвишаващи праговете по приложение I на Регламент (ЕС) 2017/821, следва да предоставят на Министерството на икономиката в срок до 31 март на следващата година:

1. данни за вида, количествата и произхода на внасяните полезни изкопаеми и метали съгласно описанието и кодовете по Комбинираната номенклатура, описани в приложение I на Регламент (ЕС) 2017/821;

2. одитен доклад от независима трета страна съгласно чл. 7.1 от Регламент (ЕС) 2017/821.

(2) Одитен доклад по ал. 1, т. 2 не се изисква от вносителите, които са освободени от това задължение на основание чл. 6.2 на Регламент (ЕС) 2017/821 или са представили доказателства за съответствие със схема за надлежна проверка на веригата на доставки, призната от Комисията съгласно чл. 8 на същия регламент, която не включва изготвяне на одитен доклад.

Г л а в а т р е т а

ИЗВЪРШВАНЕ НА ПОСЛЕДВАЩИ ПРО-
ВЕРКИ НА ВНОСИТЕЛИТЕ

Чл. 3. (1) Последваща проверка се извършва на вносител, чийто годишен обем на вноса на някое от полезните изкопаеми по чл. 2, ал. 1 надвишава определените прагове по приложение I на Регламент (ЕС) 2017/821. Проверката се извършва през годината, следваща тази, през която праговете са надвишени от вносителя.

(2) Проверката по ал. 1 се извършва от компетентния орган на основата на данните за вноса през предходната година, предоставяни от Агенция „Митници“ и вносителите.

Чл. 4. (1) Последващите проверки на вносителите могат да бъдат планови или проверки по сигнал.

(2) Плановите проверки се осъществяват на основата на оценката на риска за нарушаване на Регламент 2017/821 от конкретния вносител.

(3) Проверки по сигнал се извършват в случаите, когато компетентният орган разполага с надеждна информация от трети страни, които са изразили основателна загриженост относно спазването на Регламент 2017/821 от конкретен вносител.

Чл. 5. При извършването на последващи проверки компетентният орган изисква писмено от съответния вносител всички необходими документи, удостоверяващи изпълнението на задълженията по Регламент 2017/821, като определя срок за тяхното предоставяне.

Чл. 6. Проверяваните вносители са длъжни да предоставят изискваните от компетентния орган одитни доклади, документи, данни, сведения, справки и друга информация, позволяваща установяването на изпълнението на задълженията им по Регламент 2017/821. При извършване на проверки на място в помещенията на вносителите те са длъжни да осигуряват достъп на проверяващите лица и да им оказват необходимото съдействие.

Г л а в а ч е т в ъ р т а

ПРАВИЛА, ПРИЛОЖИМИ ПРИ НАРУ-
ШЕНИЯ

Чл. 7. (1) В случай че при проверката на предоставените документи и/или проверката на място в помещенията на вносителите компетентният орган установи неизпълнение на някое от задълженията по членове от 4 до 7 на Регламент 2017/821, той връчва писмени предписания на вносителя за предприемане на конкретни действия за привеждане на дейността му в съответствие с изискванията, като определя подходящ краен срок за това.

(2) Срокът по предходната алинея може да бъде удължен с не повече от 30 дни от компетентния орган, ако проверяваният вносител представи искане и обосновка относно невъзможността за привеждане на дейността му в съответствие с изискванията в рамките на първоначално определения срок.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. Наредбата се издава на основание чл. 25, ал. 4 на Закона за администрацията във връзка с чл. 16, т. 1 на Регламент (ЕС) 2017/821.

§ 2. Наредбата влиза в сила в деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“.

Министър:
Лъчезар Борисов
2893

МИНИСТЕРСТВО
НА ОБРАЗОВАНИЕТО И НАУКАТА

НАРЕДБА № 9

от 9 април 2021 г.

за придобиване на квалификация по професията „Леяр“

Раздел I
Общи положения

Чл. 1. С тази наредба се определя държавният образователен стандарт (ДОС) за придобиването на квалификация по професията 521120 „Леяр“ от област на образование „Техника“ и професионално направление 521 „Машиностроене, металообработване и металургия“ съгласно Списъка на професиите за професионално образование и обучение по чл. 6, ал. 1 от Закона за професионалното образование и обучение.

Чл. 2. Държавният образователен стандарт за придобиването на квалификация по професията 521120 „Леяр“ съгласно приложението към тази наредба определя изискванията за придобиването на първа степен на професионална квалификация за специалността 5211201 „Леярство“.

Чл. 3. Въз основа на ДОС по чл. 1 и рамковите програми по чл. 10, ал. 3, т. 1 и 6 от Закона за професионалното образование и обучение се разработват учебни планове за лица, навършили 16 години, и учебни програми за обучението по специалността по чл. 2.

Раздел II
Съдържание на държавния образователен
стандарт

Чл. 4. (1) Държавният образователен стандарт по чл. 1 определя изискванията към кандидатите, описанието на професията, единиците резултати от ученето, изискванията към материалната база и изискванията към обучаващите.

(2) Държавният образователен стандарт за придобиване на квалификация по професията 521120 „Леяр“ включва общата, отрасловата и специфичната професионална подготовка с необходимите професионални компетентности, които гарантират на обучаемия възможността за упражняване на професията след завършване на обучението.

Заклучителни разпоредби

§ 1. Тази наредба се издава на основание чл. 22, ал. 6 във връзка с ал. 2, т. 6 от Закона за предучилищното и училищното образование.

§ 2. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в „Държавен вестник“.

Министър:
Красимир Вълчев

Държавен образователен стандарт за придобиване на квалификация по професията „Леяр“

Професионално направление:				
521	Машиностроене, металообработване и металургия			
Наименование на професията:				
521120	Леяр			
Код	Специалност	Степен на професионална квалификация	Ниво по Националната квалификационна рамка (НКР)	Ниво по Европейската квалификационна рамка (ЕКР)
5211201	Леярство	Първа	2	2

1. Изисквания към кандидатите

1.1. Изисквания към кандидатите за входящо минимално образователно и/или квалификационно равнище за придобиване на степен на професионална квалификация съгласно Закона за професионалното образование и обучение (ЗПОО)

За придобиване на първа степен на професионална квалификация по професията „Леяр“ от Списъка на професиите за професионално образование и обучение по чл. 6, ал. 1 от ЗПОО (утвърден от министъра на образованието и науката със Заповед № РД-09-413 от 12.05.2003 г., посл. изм., Заповед № РД-09-3574 от 21.12.2020 г.) изискванията за входящото минимално образователно равнище за лица, навършили 18 години, са:

- завършен начален етап на основното образование или успешно завършен курс за грамотяване, организиран от училища в системата на предучилищното и училищното образование по реда на Закона за насърчаване на заетостта или на Закона за предучилищното и училищното образование, или валидирани компетентности за начален етап на основно образование по чл. 167, ал. 1, т. 4 от Закона за предучилищното и училищното образование, а в случаите на продължаващо професионално обучение – и придобита квалификация по част от професията;
- завършен VII клас за лица с увреждания.

Здравословното състояние на кандидата се удостоверява с медицински документ, доказващ, че професията, по която желае да се обучава, не му е противопоказна.

1.2. Валидиране на професионални знания, умения и компетентности

Придобиването на квалификация по професията „Леяр“ – първа степен на професионална квалификация, или по част от нея чрез валидиране на придобити с неформално или информално учене резултати от ученето се осъществява съгласно Наредба № 2 от 13 ноември 2014 г. за условията и реда за валидиране на професионални знания, умения и

компетентности, издадена от министъра на образованието и науката (ДВ, бр. 96 от 2014 г.).

2. Описание на професията

2.1. Трудови дейности, отговорности, личностни качества, особености на условията на труд, оборудване и инструменти, изисквания за упражняване на професията, определени в законови и подзаконови актове (здравословно състояние, правоспособност и др.)

Леярят изпълнява задачи, свързани с подготовка на суровините, заливане на форми за тънкостенни, дебелостенни, едрогабаритни отливки с големи и малки леярски кофи, ръчно и с помощта на кран. Внася в леярската кофа модификатори и флюси по зададени от технологията количествени методи. Осигурява плътността на залетите отливки чрез регулиране на скоростта на заливане. Подготвя стопори и ги центрова в леярската кофа. Спазва стриктно етапите на технологичните процеси в зоната на отговорност в предвидените параметри за съответния цех.

Леярят работи с машини и съоръжения за транспортиране на материали (транспортни ленти, повдигателни съоръжения, леярски кофи и др.) и шихтоподготовка на материалите, леярски пещи и спомагателни съоръжения, помпи, разливъчни и почистващи машини, машини за нанасяне на покрития (обмазки) и др. В своята работа леярят използва ръчни и леярски кофи, кранови и транспортни кофи, горелки за подгриване, сушилни за кофи, подемно-транспортни съоръжения, леярски куки, лостове, лопати, пневматичен пистолет и други ръчни и механизирани инструменти. Наблюдава измервателни уреди и контролни табла, като спазва инструкциите за безопасна работа на оборудването и съоръженията, подпомага поддръжката и ремонта им. Извършва замервания, записва резултати, попълва отчетни документи за извършените операции.

Леярят работи с производствено оборудване, подменя и настройва отделни елементи и следи за неговото състояние. При установени нередности в оборудването предприема действия съгласно работните инструкции и в рамките

на своите задължения, както и информира своевременно прекия си ръководител.

Леярят изпълнява задачи, възложени му от прекия ръководител (началник-участък или началник-смяна). Периодично преминава инструктаж на работното си място по техника на безопасност. При изпълнението на ежедневните си трудови задачи спазва стриктно технологичните инструкции, изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и за пожарна и аварийна безопасност. В края на смяната докладва на прекия си ръководител за изпълнената работа и състоянието на работното си място.

Леярят спазва изискванията за качество на продукцията, като напасва работата си с другите работници от смяната. Следва техническите и технологичните инструкции за работа с машини, пещи и съоръжения, поддържа чисто работното си място, събира шихтовите и промишлени отпадъци на определените за целта места, като спазва екологичните норми и разпоредби.

Леярят може да работи във всички предприятия и фирми с предмет на дейност леене на черни и цветни метали и сплави.

Важни за упражняване на професията личностни качества на леяря са: концентрация на вниманието, издръжливост на напрежение и стрес, технически усет и повишена отговорност, сръчност и прецизност на движенията, способност за изпълнение на операции, предполагащи особен риск (работа с високи температури, автоматизирани устройства и др.) и стопилки (течен метал, шлаки).

Работното време на леяря е в съответствие с Кодекса на труда и е съобразено с видовете работни места и сменния режим на предприятието при спазване на действащото трудово законодателство.

Работната среда на леяря се характеризира с работа в помещения с повишен шум и запрашеност, на работни площадки и обекти на закрито и открито при неблагоприятни атмосферни условия, високи температури, съоръжения с повишена опасност, транспортни ленти, кранове и др. За всички работни места, които може да заема леярят, е задължително стриктно изпълнение на инструкциите за безопасна работа и използване на специално работно облекло и лични предпазни средства.

2.2. Възможности за продължаване на професионалното обучение

Лицата, придобили първа степен на професионална квалификация по професията „Леяр“, могат да продължат обучението си по друга професия от професионално направление 521 „Машиностроене, металообработване и металургия“.

При продължаващото професионално обучение се организира обучение за усвояване на единиците резултати от ученето, които лицата не притежават.

2.3. Възможности за професионална реализация съгласно Националната класификация на професиите и длъжностите (НКПД – 2011) в Република България, утвърдена със Заповед № РД-01-931 от 27.12.2010 г. на министъра на труда и социалната политика, посл. изм. и доп., със Заповед № РД-01-105 от 23.12.2020 г.

Леярят намира професионална реализация във фирми и организации от различни сектори, в машиностроителни и ремонтни предприятия. Съгласно НКПД – 2011 придобилият първа степен на професионална квалификация по професията „Леяр“, специалност „Леярство“, може да заема длъжности от група 7211 „Металурзи, леяри на метали, сърцари и сродни на тях“, както и други длъжности, допълнени при актуализиране на НКПД.

3. *Единици резултати от ученето (ЕРУ)*

3.1. Списък на единиците резултати от ученето (ЕРУ) и резултатите от учене (РУ) по видове професионална подготовка

ЕРУ по обща професионална подготовка – единна за всички професии с първа степен на професионална квалификация от СППОО
ЕРУ 1. Здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ)

1.1. РУ Спазва разпоредбите за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд на работното място

1.2. РУ Спазва изискванията за превантивна дейност по опазване на околната среда

1.3. РУ Участва в овладяването на рискови и аварийни ситуации

ЕРУ 2. Икономика

2.1. РУ Познава основите на пазарната икономика

2.2. РУ Познава основните характеристики на производствената дейност в предприятие

ЕРУ 3. Предприемачество

3.1. РУ Познава основите на предприемачеството

3.2. РУ Формира предприемаческо поведение

ЕРУ по отраслова професионална подготовка – единна за професиите от професионално направление „Машиностроене, металообработване и металургия“ – първа степен на професионална квалификация

ЕРУ 4. Използване на информационни и комуникационни технологии (ИКТ) в професионалната дейност

4.1. РУ Обработва информация с ИКТ

4.2. РУ Комуникира с ИКТ

4.3. РУ Създава цифрово съдържание с ИКТ

ЕРУ 5. Организиране на работния процес

5.1. РУ Извършва предварителна подготовка на работното място

5.2. РУ Организира дейностите на работното място

ЕРУ 6. Леярско производство

6.1. РУ Познава различните технологични методи за производство на отливки

6.2. РУ Познава организацията на леярското производство

6.3. РУ Познава методите за производство на леярски форми и сърца

6.4. РУ Познава отговорностите на участниците в леярското производство

ЕРУ 7. Леярски материали

7.1. РУ Разпознава видовете леярски материали

7.2. РУ Разпознава видовете формовъчни материали

7.3. РУ Обяснява процеса на подготовка на материалите

ЕРУ 8. Работа с технологична и отчетна документация

8.1. РУ Прилага в работата си специализирана технологична документация

8.2. РУ Попълва данните от извършената работа в отчетните документи

ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Леярство“ – първа степен на професионална квалификация

ЕРУ 9. Подготовка на леярските суровини

9.1. РУ Спазва зададените в технологичната документация съотношения на материалите

9.2. РУ Подготвя суровините и материалите за производство на металната стопилка

9.3. РУ Подготвя формовъчни и сърцеви смеси

ЕРУ 10. Топене и разливане на метал

10.1. РУ Стопява подготвените леярски суровини и материали

10.2. РУ Познава леярските свойства на стопения метал

10.3. РУ Проверява стопения метал

10.4. РУ Разлива разтопения метал в леярските форми

ЕРУ 11. Избиване и почистване на отливки

11.1. РУ Избива отливки от леярските форми

11.2. РУ Почиства отливки

3.2. Описание на ЕРУ

ЕРУ по обща професионална подготовка, единна за всички професии с първа степен на професионална квалификация

ЕРУ 1

Наименование на единицата:	Здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ)
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Резултат от учене 1.1:	Спазва разпоредбите за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд на работното място
Знания	- Познава основните нормативни разпоредби за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд за конкретната трудова дейност - Описва основните рискове за здравето и безопасността при конкретната трудова дейност - Посочва основните мерки за защита и средствата за сигнализация и маркировка за осигуряване на ЗБУТ - Познава правилата за работа в съответствие с изискванията и процедурите за осигуряване на пожарна и аварийна безопасност
Умения	- Прилага необходимите мерки за защита - Използва средствата за сигнализация и маркировка за осигуряване на ЗБУТ - Използва различни видове пожарогасители
Компетентности	- Поддържа работната среда в съответствие с хигиенните норми, като работи с грижа за собственото си здраве и за живота и здравето на другите работници - Изпълнява трудовата дейност при спазване на необходимите мерки за осигуряване на безопасност и здраве при работа - Проявява отговорност към останалите участници в трудовия процес - Извършва трудовата дейност, като спазва нормативните разпоредби за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд на работното място
Резултат от учене 1.2:	Спазва изискванията за превантивна дейност по опазване на околната среда

Знания	• Познава основните разпоредби за опазване на околната среда, отнасящи се до конкретната трудова дейност • Описва рисковете от замърсяване на околната среда при извършваната трудова дейност • Изброява основните изисквания за разделно събиране на отпадъци • Познава разпоредбите за съхранение, използване и изхвърляне на опасни вещества и смеси и опасни отпадъци
Умения	• Разпознава опасни вещества и смеси и опасни отпадъци • Спазва изискванията за разделно събиране на отпадъци • Прилага разпоредбите за съхранение, използване и изхвърляне на опасни отпадъци • Съхранява опасни вещества и смеси и опасни отпадъци
Компетентности	• Изпълнява трудовата дейност при спазване изискванията и правилата за опазване на околната среда
Резултат от учене 1.3:	Участва в овладяването на рискови и аварийни ситуации
Знания	• Разграничава основните рискови и аварийни ситуации • Познава основните изисквания за осигуряване на аварийна безопасност • Изброява основните стъпки за действия при аварии и аварийни ситуации • Познава видовете травми и методите за оказване на първа помощ
Умения	• Използва терминологията, свързана с аварийните ситуации • Спазва изискванията за осигуряване на пожарна и аварийна безопасност • Спазва правилата за действия при възникване на авария • Оказва първа помощ на пострадали при авария
Компетентности	• Разпознава рисковете, които могат да доведат до възникване на пожар и/или авария • Участва в овладяването на възникнал пожар и/или авария в съответствие с установените вътрешнофирмени правила за пожарна и аварийна безопасност
Средства за оценяване:	Средство 1: • Писмен изпит/тест Средство 2: • Решаване на казус по зададен сценарий
Условия за провеждане на оценяването:	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Владее основни теоретични знания за: – здравословни и безопасни условия на труд на работното място; – превантивна дейност за опазване на околната среда; – овладяване на аварийни ситуации и оказване на първа помощ на пострадали; – за работа в съответствие с изискванията и процедурите за осигуряване на аварийна безопасност. За средство 2: • Избира най-подходящия тип поведение при зададените рискови ситуации • Вярно и точно определя необходимите действия за оказване на първа помощ

ЕРУ 2

Наименование на единицата:	Икономика
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Резултат от учене 2.1:	Познава основите на пазарната икономика

Знания	• Познава общата теория на пазарната икономика • Познава основните икономически проблеми – оскъдност, ресурси, избор • Знае ролята на държавата в пазарната икономика • Изброява основните икономически субекти в бизнеса
Умения	• Ориентира се относно функциите на различните икономически субекти • Информира се за успешни практически примери за управление на различни бизнес начинания
Компетентности	• Способен е да идентифицира успешни практически примери за управление на бизнес начинания, като обясни ролята на всеки икономически субект, ангажиран в бизнеса
Резултат от учене 2.2:	• Познава основните характеристики на производствената дейност в предприятие
Знания	• Познава основите на пазарното търсене и пазарното предлагане • Дефинира основни икономически понятия – приходи, разходи, печалба, рентабилност
Умения	• Обяснява основни икономически понятия в контекста на дейността на организацията • Обяснява основните характеристики на производствената дейност в предприятието
Компетентности	• Способен е да обясни основните икономически принципи в контекста на производствената дейност на дадено предприятие
Средства за оценяване:	Средство 1: • Писмен изпит/тест Средство 2: • Решаване на практически казус
Условия за провеждане на оценяването:	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Владее основните теоретични знания в областта на икономиката За средство 2: • Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в зададения казус

ЕРУ 3

Наименование на единицата:	Предприемачество
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Резултат от учене 3.1:	Познава основите на предприемачеството
Знания	• Знае същността на предприемачеството • Познава видовете предприемачески умения
Умения	• Участва в обсъждането на идеи за ефективно изпълнение на трудовите дейности
Компетентности	• Способен е да участва при обсъждането на идеи за успешно изпълнение на трудовите дейности
Резултат от учене 3.2:	Формира предприемаческо поведение
Знания	• Познава характеристиките на предприемаческото поведение • Знае видовете предприемаческо поведение
Умения	• Прилага в дейността си подходящи предприемачески идеи • Участва при обсъждане на необходимостта от промени, свързани с подобряване на работата
Компетентности	• Способен е да участва при обсъждане на въпроси, свързани с оптимизиране на трудовите дейности

Средства за оценяване:	Средство 1: • Писмен изпит/тест Средство 2: • Решаване на практически казус
Условия за провеждане на оценяването:	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Владее основните теоретични знания в областта на предприемачеството За средство 2: • Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в зададения казус

ЕРУ по отраслова професионална подготовка – единна за професиите от професионално направление „Машиностроене, металообработване и металургия“ – първа степен на професионална квалификация

ЕРУ 4

Наименование на единицата:	Използване на информационни и комуникационни технологии (ИКТ) в професионалната дейност
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Резултат от учене 4.1:	Обработка информация с ИКТ
Знания	• Изброява интернет търсачки • Знае за съществуването на невярна или подвеждаща информация в интернет • Описва начините за намиране и запазване на определена цифрова информация (текст, изображения, аудио, видео, уеб страници и др.) • Посочва начините за възпроизвеждане на вече записано цифрово съдържание
Умения	• Използва търсачка за намиране на информация • Записва и съхранява цифрово съдържание (текст, изображения, аудио, видео, уеб страници и др.) • Възпроизвежда вече записано цифрово съдържание
Компетентности	• Демонстрира основно владение на ИКТ при обработването на информация
Резултат от учене 4.2:	Комуникира с ИКТ
Знания	• Изрежда доставчици на услугата електронна поща • Изброява софтуер за аудио- и видеоразговори • Посочва доставчици на услуги за споделяне на файлове • Познава софтуерни продукти, свързани с професионалната дейност
Умения	• Използва електронна поща • Използва основни функции на софтуер за аудио- и видеоразговори • Споделя файлове онлайн • Работи със софтуерни продукти, свързани с професионалната дейност
Компетентности	• Демонстрира основно владение на ИКТ при онлайн комуникация
Резултат от учене 4.3:	Създава цифрово съдържание с ИКТ
Знания	• Посочва софтуер за създаване и редакция на просто цифрово съдържание в един формат (текст, таблици, изображения) • Изброява основните функции на софтуер за създаване и редакция на просто цифрово съдържание
Умения	• Създава просто цифрово съдържание в един формат (текст, таблици, изображения) • Редактира просто цифрово съдържание
Компетентности	• Демонстрира основно владение на ИКТ при създаването на електронно съдържание

Средства за оценяване:	Средство 1: - Изпълнение на задача, свързана с намирането на информация в интернет по зададена тема, нейното съхранение и възпроизвеждане Средство 2: - Изпълнение на задача, свързана със споделянето на файл в интернет пространството и изпращане на връзка (линк) за сваляне до друг потребител по електронната поща
Условия за провеждане на оценяването:	За средства 1 и 2: - Учебен/компютърен кабинет - Персонален компютър или лаптоп - Достъп до интернет
Критерии за оценяване:	За средство 1: - Поставените задачи са изпълнени самостоятелно и в рамките на предварително зададеното за това време За средство 2: - Демонстрирани са основни знания, умения и компетентности, свързани с употребата на ИКТ

ЕРУ 5

Наименование на единицата:	Организиране на работния процес
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво по НКР:	2
Ниво по ЕКР:	2
Резултат от учене 5.1:	Извършва предварителна подготовка на работното място
Знания	- Изрежда правилата за подготовка на работното място - Описва технологията на работа в машиностроителното предприятие - Познава видовете инструктаж за работа - Посочва предназначението на личните и колективните предпазни средства
Умения	- Следва изискванията при подготовка на работното място - Подготвя инструментите и машините, свързани с професионалната му дейност - Спазва правилата за ЗБУТ - Използва лични предпазни средства
Компетентности	Способен е самостоятелно или в екип да подготви работното си място, инструментите и машините, свързани с професионалната му дейност, като спазва изискванията за ЗБУТ
Резултат от учене 5.2:	Организира дейностите на работното място
Знания	- Описва основните работни процеси и дейности на работното място - Описва организацията на работния процес в съответствие с поставените задачи - Познава правилата за рационална организация на работното място - Изброява възможни грешки от технологичен характер
Умения	- Работи по схема, като спазва ЗБУТ - Открива грешки от технологичен характер - Уведомява съответното длъжностно лице при техническа неизправност - Поддържа ред и чистота на работното място
Компетентности	- Способен е да подготви и организира работното си място с цел обезпечаване на качествено изпълнение на поставените задачи при спазване на изискванията за ЗБУТ - Способен е да открива грешки от технологичен характер при подготовка на работното място
Средства за оценяване:	Средство 1: - Писмен изпит Средство 2: - Изпълнение на практическа задача

Условия за провеждане на оценяването:	За средство 1: • Учебен кабинет За средство 2: • Учебна работилница или реално работно място
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Дефинира основни понятия, свързани с подготовката и организацията за работа За средство 2: • Ефективно подготвя и организира работното място • Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното за това време

ЕРУ 6

Наименования на ЕРУ:	Леярско производство
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 6.1:	Познава различните технологични методи за производство на отливки
Знания	• Изброява различните методи за производство на отливки • Посочва спецификите на различните методи за производство на отливки • Описва последователността на дейностите в различните технологични методи за производство на отливки • Изброява огнеупорните материали, използвани в пещите
Умения	• Разпознава методите за производство на отливки • Сравнява различните методи за производство на отливки • Спазва последователността на дейностите в различните технологични методи за производство на отливки • Следи състоянието на огнеупорната облицовка на пещта
Компетентности	• Способен е да обясни методите за производство на отливки при спазване на организацията на работа в леярското производство • Води правилно топилния процес
Резултат от учене 6.2:	Познава организацията на леярското производство
Знания	• Изброява видовете дейности в леярското производство • Посочва изискванията на нормативните актове и други документи, регламентиращи дейностите в леярското производство • Описва начините за организация на дейностите в леярското производство
Умения	• Спазва последователността на дейностите в технологичния процес • Следва изискванията и разпоредбите на нормативните актове и други документи, регламентиращи дейностите в леярското производство • Спазва правилата за организация на работа в леярната
Компетентности	• Способен е да изпълнява работните си задачи при спазване на организацията на работа в леярското производство
Резултат от учене 6.3:	Познава методите за производство на леярски форми и сърца
Знания	• Описва методите за производство на леярски форми и сърца • Посочва последователността на дейностите в различните методи за производство на леярски форми и сърца • Познава видовете машини и оборудване за изработване на леярски форми и сърца
Умения	• Обяснява методите за производство на леярски форми и сърца • Сравнява методите за производство на леярски форми и сърца • Спазва последователността на дейностите в различните методи за производство на леярски форми и сърца
Компетентности	• Способен е да обясни методите за производство на леярски форми и сърца при спазване на организацията на работа в леярското производство

Резултат от учене 6.4:	Познава отговорностите на участниците в леярското производство
Знания	• Описва икономическите взаимоотношения и процеси в леярското производство • Изброява отговорностите на участниците в леярското производство • Посочва задълженията на участниците в леярското производство • Изрежда отчетните документи, използвани в дейността
Умения	• Съветва се с отговорните служители за различните типове задачи • Обяснява взаимоотношенията, отговорностите и задълженията на участниците в леярското производство • Прави отчет на извършената работа и изразходваните материали • Използва отчетни документи
Компетентности	• Способен е да изпълнява качествено възложените задачи, като поема отговорност за изпълнението на работата в определения срок
Средства за оценяване:	Средство 1: • Решаване на тест Средство 2: • Решаване на практическа задача или казус
Условия за провеждане на оценяването:	За средства 1 и 2: • Учебен кабинет
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Описва основни теоретични понятия, свързани с различните технологични методи за производство на отливки • Описва основни теоретични понятия за организация на леярското производство • Описва основни теоретични понятия, свързани с производство на леярски форми и сърца • Описва основни теоретични понятия, свързани с взаимоотношенията, отговорностите и задълженията на участниците в леярското производство За средство 2: • Вярно, точно и мотивирано определя действията за разрешаване на проблема в практическата задача • Поставената задача е изпълнена самостоятелно и в рамките на предварително зададеното време

ЕРУ 7

Наименование на единицата:	Леярски материали
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 7.1:	Разпознава видовете леярски материали
Знания	• Описва видовете метали, сплави и формовъчни материали • Посочва условните означения на леярските материали • Познава основните изисквания на технологичните инструкции
Умения	• Разпознава видовете метали, сплави и формовъчни материали • Чете учебна, технологична и справочна литература • Сравнява леярските материали • Спазва изисквания на технологичните инструкции
Компетентности	• Способен е да използва по предназначение необходимите суровини, материали и оборудване за правилното изпълняване на съответните технологични инструкции
Резултат от учене 7.2:	Разпознава видовете формовъчни материали
Знания	• Описва видовете формовъчни материали • Назовава най-масово използваните формовъчни материали • Посочва означенията на формовъчните материали • Познава критериите за годност на материалите • Описва състава и свойствата на различните видове формовъчни смеси • Познава машини и оборудване за производство на леярски смеси

Умения	- Разпознава основните формовъчни материали - Чете учебна, технологична и справочна литература - Сравнява формовъчни материали - Спазва критериите за годност на материалите - Изготвя качествена формовъчна смес
Компетентности	- Способен е да избере точно необходимите суровини, материали и оборудване за правилното изпълняване на съответните технологични инструкции - Обслужва инсталация за изготвяне на формовъчни смеси и регенерация на формовъчни смеси и сърца
Резултат от учене 7.3:	Обяснява процеса на подготовка на материалите
Знания	- Изброява специфичните свойства на материалите - Описва основните процеси на обработване на материалите - Изрежда последователността на използване на материалите - Описва специалните методи за обработване на материалите
Умения	- Разпознава специфичните свойства на материалите - Подготвя материалите за производство на метална стопилка, леярски форми и сърца - Спазва последователността на използване на материалите - Следва указанията от техническа и справочна литература
Компетентности	- Способен е самостоятелно да определи и подготви правилно видовете материали за производство на метална стопилка, леярски форми и сърца при спазване на технологичните инструкции - Прилага правилата за здравословни и безопасни условия на труд при изпълнението на работните операции
Средства за оценяване	Средство 1: - Писмен изпит/тест Средство 2: - Изпълнение на практическа задача
Условия за провеждане на оценяването	За средство 1: - Учебен кабинет, справочна и техническа литература За средство 2: - Учебна работилница или реално работно място, обезпечено с леярски и формовъчни материали
Критерии за оценяване	За средство 1: - Владее основни теоретични познания за избор на леярски и формовъчни материали и методите за подготовката им За средство 2: - Изпълнява точно и вярно поставената практическа задача, като: - определя вярно специфичните свойства на леярските и формовъчни материали; - избира правилно видовете материали при спазване на технологичните инструкции с цел гарантиране качеството на стопения метал и леярските форми и сърца

ЕРУ 8

Наименование на единицата:	Работа с технологична и отчетна документация
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 8.1:	Прилага в работата си специализирана технологична документация
Знания	- Описва вида на технологичната документация в зависимост от процеса на производството - Изброява съдържанието на технологичната документация за топене и леене на метали - Познава начините за подготовка, топене и разливане на метали и сплави - Изброява основните етапи в технологиите за работа

Умения	• Чете технологична документация • Използва специфична за работното място технологична документация • Спазва стриктно последователността на работа, описана в технологичната документация
Компетентности	• Способен е самостоятелно да намира и използва в дейността си необходимата информация от технологията за производство на течен метал • Способен е да изпълнява ефективно задачите си, като използва по предназначение в работата си необходимата технологична документация
Резултат от учене 8.2:	Попълва данните от извършената работа в отчетните документи
Знания	• Описва вида на документите, необходими за отчитане на работата • Изрежда последователността на попълване на данните в съответните документи • Описва всички необходими данни за отчитане на процеса на производство и леене на метал
Умения	• Използва правилно документите, необходими за отчитане на процеса • Попълва бланки, формуляри и др. • Разпознава данните от извършения процес • Описва данните със съответните параметри в предназначенията за това формуляри
Компетентности	• Способен е самостоятелно да опише всички данни от извършения процес на топене и леене и да ги попълни коректно и точно в създадените за целта първични отчетни документи
Средства за оценяване:	Средство 1: • Решаване на тест/писмен изпит Средство 2: • Изпълнение на практическа задача
Условия за провеждане на оценяването:	За средство 1: • Учебен кабинет, технологична документация За средство 2: • Учебна работилница или реално работно място
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Описва основни теоретични понятия от технологичната документация в зависимост от типа на производството За средство 2: • Демонстрира познания за приложението на отделните видове технологични и отчетни документи в съответствие с изпълнението на зададения технологичен процес • Изпълнява точно зададената практическа задача, като спазва определеното време

ЕРУ по специфична професионална подготовка за специалност „Леярство“ – първа степен на професионална квалификация

ЕРУ 9

Наименование на единицата:	Подготовка на леярските суровини
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 9.1:	Спазва зададените в технологичната документация съотношения на материалите
Знания	• Познава видовете суровини и материали • Посочва видовете маркировка на материалите и леярските флюси • Описва условните означения на материалите

Умения	- Разпознава основните суровини и материали - Разчита правилно маркировката на материала - Обяснява характеристиките на различните видове материали и леярски флюси
Компетентности	Способен е в екип да влага внимателно необходимите суровини и материали за производство на металната стопилка при спазване на изискванията на ЗБУТ и указанията от технологичната документация
Резултат от учене 9.2:	Подготвя суровините и материалите за производство на металната стопилка
Знания	- Изрежда етапите на подготовка на леярските материали - Изброява характеристиките на леярските материали и леярските флюси - Описва изискванията за съхранение на леярските материали - Посочва мерките за безопасност при работа
Умения	- Следва етапите на подготовка на леярските материали - Избира подходящия материал според технологичните инструкции - Спазва изискванията за съхранение на леярските материали - Спазва правилата за здравословни и безопасни условия на труд при изпълнението на работните операции
Компетентности	Способен е правилно да съхранява и използва суровините в металолееето при стриктно спазване на правилата за безопасност по време на работа
Резултат от учене 9.3:	Подготвя формовъчни и сърцеви смеси
Знания	- Изрежда етапите на подготовка на формовъчните и сърцеви смеси - Изброява характеристиките на формовъчните и сърцеви смеси - Описва изискванията за съхранение на материалите, използвани за формовъчните и сърцеви смеси - Посочва мерките за безопасност при работа
Умения	- Следва етапите на подготовка на формовъчните и сърцеви смеси - Избира подходящия материал според технологичните инструкции - Спазва изискванията за съхранение на суровините за формовъчните и сърцеви смеси - Спазва правилата за здравословни и безопасни условия на труд при изпълнението на работните операции - Изработва ръчно или машинно леярски форми и сърца за различни по сложност отливки
Компетентности	- Способен е правилно да съхранява и използва суровините за формовъчните и сърцеви смеси при стриктно спазване на правилата за безопасност по време на работа - Залага леярските сърца във формите
Средства за оценяване:	Средство 1: - Решаване на тест/писмено изпитване Средство 2: - Изпълнение на индивидуална практическа задача
Условия за провеждане на оценяването	За средство 1: - Учебен кабинет За средство 2: - Учебна работилница/реална работна среда, обезпечена с леярски и формовъчни суровини, материали и оборудване
Критерии за оценяване	За средство 1: - Демонстрира задълбочени знания в областта на видовете леярски и формовъчни материали - Разпознава характеристиките на леярски и формовъчни суровини и материали За средство 2: - Извършва правилно практическите задачи, включително: - избор на необходимите материали според изпитното задание; - правилно разчитане на маркировката; - правилна преценка относно избора на материалите - Поставените практически задачи са изпълнени самостоятелно - Спазени са изискванията за ЗБУТ и определеното за задачата време

ЕРУ 10

Наименование на единицата:	Топене и разливане на метал
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Наименование на професията:	Леяр
Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 10.1:	Стопява подготвените леярски суровини и материали
Знания	• Описва условията за нагрев и последващо топене • Посочва критериите за изправност на съоръженията за топене на метал • Описва последователността на зареждане на суровините и материалите в пещта за топене • Изброява използваните инструменти за отстраняване на шлаки • Познава режима на топене на метала • Посочва изискванията за безопасна работа със съоръженията за топене • Изброява необходимите лични предпазни средства
Умения	• Отчита получаването на стопилката в агрегата • Проверява изправността на съоръженията • Спазва последователността на зареждане на суровините и материалите в пещта за топене • Изпълнява технологичните инструкции за топене на метал • Работи с инструменти за отстраняване на шлаки • Използва необходимите лични предпазни средства
Компетентности	• Способен е самостоятелно или в екип да извършва топене на леярски суровини и материали, спазвайки изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и технологичните инструкции
Резултат от учене 10.2:	Познава леярските свойства на стопения метал
Знания	• Описва свойствата на стопения метал • Познава физичните и химичните свойства на метала, посочени в технологичните инструкции • Посочва изискванията за безопасна работа със стопения метал • Изброява необходимите лични предпазни средства
Умения	• Спазва физичните и химичните свойства на метала, посочени в технологичните инструкции • Обяснява критериите за годност и чистота на стопения метал • Работи с уреди и инструменти за измерване, контрол и почистване на шлаки • Използва необходимите лични предпазни средства
Компетентности	• Способен е самостоятелно или в екип да определи леярските свойства и чистота на стопения метал, спазвайки изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и технологичните инструкции
Резултат от учене 10.3:	Проверява стопения метал
Знания	• Описва методите за проверка на стопилката • Изброява уредите и приспособленията, използвани за проверка • Познава критериите за оценка на качеството на стопилката • Описва съответствието на стопения метал спрямо зададените критерии • Посочва действия при откриване на несъответствия • Изброява правилата за здравословни и безопасни условия на труд
Умения	• Спазва методиката за проверка на стопилката • Прилага методите за проверка на стопилката • Използва уредите и приспособленията за проверка • Преценява качеството на стопилката • Сравнява съответствието на стопения метал спрямо критериите за оценка • Предприема коригиращи действия при откриване на несъответствия • Спазва правилата за здравословни и безопасни условия на труд
Компетентности	• Способен е в екип или самостоятелно да провери качеството на стопения метал, спазвайки изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и изискванията на технологичните инструкции

Резултат от учене 10.4:	Разлива разтопения метал в леярските форми
Знания	• Познава използваните в разливането съоръжения, уреди, инструменти и приспособления • Изброява изискванията към използваните съоръжения, уреди, инструменти и приспособления • Познава видовете инструменти (термодвойки) за измерване на температурния режим в пещта • Познава използваните инструменти и приспособления за почистване на шлаки • Разпознава готовността на метала за разлив в съответната леярска форма • Познава технологичните инструкции за разливане на разтопения метал в леярските форми • Назовава правилата за здравословни и безопасни условия на труд
Умения	• Избира подходящи за разливането съоръжения, уреди, инструменти и приспособления • Спазва изискванията за работа с различните съоръжения, уреди, инструменти и приспособления • Проверява температурата на разтопения метал • Избира подходящи инструменти и приспособления за почистване на шлаки • Подготвя леярската кофа за леене • Разлива метала в съответната леярска форма • Спазва технологичните инструкции за разливане на разтопения метал в леярските форми • Спазва правилата за здравословни и безопасни условия на труд
Компетентности	• Способен е самостоятелно или в екип прецизно да почисти от шлаки и да разлее стопения метал в леярските форми при спазване на технологичните инструкции • Прилага правилата за здравословни и безопасни условия на труд при изпълнението на работните операции
Средства за оценяване:	Средство 1: • Решаване на тест/писмено изпитване Средство 2: • Изпълнение на практическа задача
Условия за провеждане на оценяването	За средство 1: • Учебен кабинет За средство 2: • Предприятие, реално работно място, оборудвани с леярска пещ за топене на метал и леярски форми, както и необходимите разливни съоръжения и пособия
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Демонстрира знания за леярски материали, техните свойства, съоръжения и работа с тях • Демонстрира знания относно процесите стопяване и разливане на метал За средство 2: • Практическата задача е изпълнена точно и прецизно, включително: – извършено е стопяване на метала съгласно технологичните инструкции; – извършена е оценка на леярските свойства на стопения метал; – осъществена е проверка на качеството на стопения метал; – направено е заливане на леярски форми • Поставените задачи са изпълнени в рамките на предварително зададеното време • Взети са необходимите мерки за безопасност, спазени са правилата на ЗБУТ, противопожарна охрана и правилата за опазване на околната среда

ЕРУ 11

Наименование на единицата:	Избиване и почистване на отливки
Ниво на НКР:	2
Ниво на НКР:	2
Наименование на професията:	Леяр

Ниво на НКР:	2
Ниво на ЕКР:	2
Резултат от учене 11.1:	Избива отливки от леярските форми
Знания	• Изрежда етапите на избиване на отливките от леярските форми • Посочва критериите за готовност за избиване на отливките от леярските форми • Посочва изискванията за безопасна работа при избиване на отливките от леярските форми • Изброява необходимите лични предпазни средства
Умения	• Спазва етапите на избиване на отливките от леярските форми • Проверява готовност за избиване на отливките от леярските форми • Спазва изискванията за безопасна работа при избиване на отливките от леярските форми • Използва необходимите лични предпазни средства
Компетентности	• Способен е самостоятелно или в екип да избие отливката от леярската форма, спазвайки изискванията на технологичната документация, здравословните и безопасни условия на труд и технологичните инструкции
Резултат от учене 11.2:	Почиства отливки
Знания	• Изрежда последователността на почистване на отливките • Изброява уредите и приспособленията, необходими за почистване на отливките • Посочва изискванията за безопасна работа при избиване на отливките от леярските форми • Изброява необходимите лични предпазни средства
Умения	• Спазва последователността на почистване на отливките • Използва уредите и приспособленията, необходими за почистване на отливките • Спазва изискванията за безопасна работа при избиване на отливките от леярските форми • Използва необходимите лични предпазни средства
Компетентности	• Способен е самостоятелно или в екип да почисти избитата от леярската форма отливка, спазвайки изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и технологичните инструкции
Средства за оценяване:	Средство 1: • Решаване на тест/писмено изпитване Средство 2: • Изпълнение на практическа задача
Условия за провеждане на оценяването:	За средство 1: • Учебен кабинет За средство 2: • Предприятие, реално работно място, оборудвано с уредите и приспособленията, необходими за избиване и почистване на отливки
Критерии за оценяване:	За средство 1: • Демонстрира знания относно избиване и почистване на отливки, необходимите съоръжения и работа с тях За средство 2: • Практическата задача е изпълнена точно и прецизно, включително: – избиване на отливките; – почистване на отливките • Поставените задачи са изпълнени в рамките на предварително зададеното време • Взети са необходимите мерки за безопасност, спазени са правилата на ЗБУТ, противопожарна охрана и правилата за опазване на околната среда

4. Изисквания към материалната база

4.1. Учебен кабинет по теория

Обучението по теория се провежда в учебен кабинет или в зала. Учебният кабинет е оборудван с работно място за всеки обучаван (работна маса и стол), работно място за обучаващия (работна маса и стол), учебна дъска, аудио-визуална техника, мултимедийен проектор и екран, компютър с инсталирани програмни продукти, необходими за учебния процес, информационни табла, учебни видеофилми, интернет. Учебният процес е обезпечен с необходимата техническа документация, справочна и каталожна литература.

4.2. База за обучение по практика

Практическото обучение се осъществява в учебни работилници или в действащи производствени звена и фирми при предварително сключен договор за тази цел. Фирмите, с които има сключен договор за обучение по практика, следва да отговарят на изискванията на Наредба № РД-06-4 от 2 март 2021 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд при леене на метали и метални сплави (ДВ, бр. 23 от 2021 г.).

Базата за обучение по практика трябва да разполага с работни места, включващи леярски пещи и съоръжения, подходящи за разливане на метала, леярски форми, работни и измервателни инструменти, помощни инструменти и материали. Базата за обучение по практика трябва да отговаря на утвърдените норми за площ, обем и осветеност. Учебният процес трябва да бъде обезпечен с необходимите материали, техническа документация, справочна и каталожна литература.

Обучаваните лица е необходимо да преминат практическо обучение през всички предвидени работни места, обзаведени с различните съоръжения, включени в курса на обучение за усвояваната професия.

Работните места трябва да отговарят на изискванията за здравословни и безопасни условия на труд и да са обезпечени със съответните лични предпазни средства.

5. Изисквания към обучаващите

Право да преподават по учебните предмети или модули по професионална подготовка имат лица с висше образование по съответната специалност.

По учебен предмет или модул от професионалната подготовка, за който няма съответно професионално направление в Класификатора на областите на висше образование и професионалните направления, приет с Постановление № 125 от 2002 г. на Министерския съвет (ДВ, бр. 64 от 2002 г.), могат да преподават лица без висше образование и без професионална квалификация „учител“, ако са придобили професионална квалификация по съответната специалност при условията и по реда на Закона за професионалното образование и обучение.

Препоръчително е на всеки три години обучаващите да преминават курс за актуализиране на професионалните знания, умения и компетентности.

2455

НАЦИОНАЛЕН СЪВЕТ ПО ЦЕНИ И РЕИМБУРСИРАНЕ НА ЛЕКАРСТВЕНИТЕ ПРОДУКТИ

Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 14 от 14 ноември 2019 г. за приемане на фармако-терапевтично ръководство по ревматология (ДВ, бр. 94 от 2019 г.)

§ 1. Изменя се и се допълва приложението към член единствен, което се публикува като притурка на интернет страницата на „Държавен вестник“.

Заключителна разпоредба

§ 2. Наредбата е приета с Решение на Националния съвет по цени и реимбурсиране на лекарствените продукти съгласно протокол № 435 от 22.04.2021 г.

Председател:
Николай Данчев

2826

НЕОФИЦИАЛЕН РАЗДЕЛ**ДЪРЖАВНИ ВЕДОМСТВА,
УЧРЕЖДЕНИЯ, ОБЩИНИ
И СЪДИЛИЩА****КОМИСИЯ ЗА ЗАЩИТА
НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ КЪМ
МИНИСТЕРСТВОТО НА ИКОНОМИКАТА****ЗАПОВЕД № 168
от 7 април 2021 г.**

На основание чл. 8, ал. 1 и ал. 2, т. 9 от Устройствения правилник на Комисията за защита на потребителите към министъра на икономиката и на нейната администрация и решение на комисията по т. 22 съгласно протокол № 7 от 25.03.2021 г., чл. 92, ал. 1, 2 и 5 във връзка с чл. 87, чл. 71, ал. 1 и 2 и чл. 88, ал. 1, т. 2 от Закона за защита на потребителите, Наредбата за условията и реда за изтегляне от пазара, изземване от потребителите и унищожаване на опасни стоки и за реда за обезщетяване на потребителите в случаите на изземване на опасни стоки във връзка с чл. 99 от Закона за защита на потребителите, чл. 73 от Административнопроцесуалния кодекс, изискванията за безопасност съгласно стандарт БДС EN 71-1:1:2014+A1:2018 „Безопасност на играчки“, Част 1: Механични и физични свойства, т. 8.4 „Тест за устойчивост на опън“ и т. 8.2 „Тест за малки части“ нареждам:

1. Забранявам вноса, износа, възмездното или безвъзмездното пускане на пазара на бебешки комплект от 5 части (пола, боди, чорапогашник, обувки и лента за глава) с визия на анимационен герой – Мини Маус, на частите от комплекта има залепени розови панделки и камъчета, опаковани в бяла кутия с прозрачен капак с етикет с информация – детски дрехи 0315, баркод: 64100506, и надпис: Harpu days Petite Ponpon Baby, етикет с информация на чужд език: баркод: 1 807201 511163, марка Ponpon Baby, страна на произход: Made in Turkey, като стока, представляваща сериозен риск и опасност за здравето на потребителите.

2. Вносителите и дистрибуторите да организират незабавното и ефективно изтегляне от пазара и изземването от потребителите на описаната в заповедта стока по реда, условията и в сроковете, визирани в Наредбата за условията и реда за изтегляне от пазара, изземване от потребителите и унищожаване на опасни стоки и за реда за обезщетяване на потребителите в случаите на изземване на опасни стоки, и да отправят предупреждения към потребителите за рисковете, които стоката съдържа.

Мотиви:

Стоката не отговаря на изискванията за безопасност съгласно БДС EN 71-1:1:2014+A1:2018 „Безопасност на играчки“, Част 1: Механични и физични свойства, т. 8.4 „Тест за устойчивост на опън“, тъй като лесно се отделят малки части, и т. 8.2 „Тест за малки части“ и отделените малки части влизат изцяло в цилиндъра за малки части и съгласно направена оценка на риска представляват сериозен риск за здравето на потребителите от задаване (за малки деца до 3 години).

На основание чл. 74 във връзка с чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс допускам предварително изпълнение на заповедта с цел да не се допусне предлагането на стоки на пазара в несъответствие с изискванията за безопасност, което несъответствие би могло да доведе до риск от задаване на малки деца до 3 години.

Разпореждането, с което се допуска предварителното изпълнение, може да се обжалва чрез КЗП пред съда в тридневен срок от съобщаването му независимо дали настоящата заповед е оспорена.

Разходите по складиране, транспорт, изтегляне от пазара, изземването от потребителите и тяхното обезщетяване са за сметка на производителите, вносителите и дистрибуторите.

Заповедта може да се обжалва чрез председателя на Комисията за защита на потребителите в 14-дневен срок от съобщаването ѝ по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Председател:
Д. Маргаритов

2868

**ЗАПОВЕД № 169
от 7 април 2021 г.**

На основание чл. 8, ал. 1 и ал. 2, т. 9 от Устройствения правилник на Комисията за защита на потребителите към министъра на икономиката и на нейната администрация и решение на комисията по т. 22 съгласно протокол № 7 от 25.03.2021 г., чл. 92, ал. 1, 2 и 5 във връзка с чл. 87, чл. 71, ал. 1 и 2 и чл. 88, ал. 1, т. 2 от Закона за защита на потребителите, Наредбата за условията и реда за изтегляне от пазара, изземване от потребителите и унищожаване на опасни стоки и за реда за обезщетяване на потребителите в случаите на изземване на опасни стоки във връзка с чл. 99 от Закона за защита на потребителите, чл. 73 от Административнопроцесуалния кодекс, изискванията за безопасност съгласно стандарт БДС EN 71-1:1:2014+A1:2018 „Безопасност на играчки“, Част 1: Механични и физични свойства, т. 8.4 „Тест за устойчивост на опън“ и т. 8.2 „Тест за малки части“ нареждам:

1. Забранявам вноса, износа, възмездното или безвъзмездното пускане на пазара на детски обувки от плат с букви „ВВ“, в три различни цвята – бежов, розов и черен, с каишка, върху която е залепена панделка, две големи мъниста/перли едно под друго, без опаковка и информация за производител, на етикета има следната информация: обувки 510/21 – 26, цена, баркод: 60790276, като стока, представляваща сериозен риск и опасност за здравето на потребителите.

2. Вносителите и дистрибуторите да организират незабавното и ефективно изтегляне от пазара и изземването от потребителите на описаната в заповедта стока по реда, условията и в сроковете, визирани в Наредбата за условията и реда за изтегляне от пазара, изземване от потребителите и унищожаване на опасни стоки и за реда за обезщетяване на потребителите в случаите на изземване на опасни стоки, и да отправят предупреждения към потребителите за рисковете, които стоката съдържа.

Мотиви:

Стоката не отговаря на изискванията за безопасност съгласно БДС EN 71-1:2014+A1:2018 „Безопасност на играчки“, Част 1: Механични и физични свойства, т. 8.4 „Тест за устойчивост на опън“, тъй като лесно се отделят малки части, и т. 8.2 „Тест за малки части“ и отделените малки части влизат изцяло в цилиндъра за малки части и съгласно направена оценка на риска представляват сериозен риск за здравето на потребителите от задавяне (за малки деца до 3 години).

На основание чл. 74 във връзка с чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс допускам предварително изпълнение на заповедта с цел да не се допусне предлагането на стоки на пазара в несъответствие с изискванията за безопасност, което несъответствие би могло да доведе до риск от задавяне на малки деца до 3 години.

Разпореждането, с което се допуска предварителното изпълнение, може да се обжалва чрез КЗП пред съда в тридневен срок от съобщаването му независимо дали настоящата заповед е оспорена.

Разходите по складиране, транспорт, изтегляне от пазара, изземването от потребителите и тяхното обезщетяване са за сметка на производителите, вносителите и дистрибуторите.

Заповедта може да се обжалва чрез председателя на Комисията за защита на потребителите в 14-дневен срок от съобщаването ѝ по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Председател:
Д. Маргаритов

2869

**АГЕНЦИЯ ПО ГЕОДЕЗИЯ,
КАРТОГРАФИЯ И КАДАСТЪР****ЗАПОВЕД № РД-18-26
от 15 април 2021 г.**

На основание чл. 49, ал. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър (ЗКИР) и Решение № 2266 от 8.04.2013 г. на Административния съд – София-град, постановено по адм. дело № 11690/2012 г., одобрявам кадастралната карта и кадастралните регистри за самостоятелен обект с идентификатор 68134.1600.628.2.15 в гр. София, район „Студентски“, община Столична, област София (столица).

Заповедта да се съобщи на заинтересуваните лица по реда на чл. 35, ал. 3 от ЗКИР.

Съгласно чл. 49, ал. 2 от ЗКИР кадастралната карта и кадастралните регистри не подлежат на обжалване.

Изпълнителен директор:
В. Коритарова

2873

**ЗАПОВЕД № РД-18-27
от 15 април 2021 г.**

На основание чл. 49, ал. 1 от Закона за кадастъра и имотния регистър (ЗКИР) и Решение № 3091 от 9.05.2013 г. на Административния съд – София-град, постановено по адм. дело № 10617/2012 г., одобрявам кадастралния регистър на недвижимите имоти за самостоятелен обект с идентификатор 68134.1600.628.1.46 и кадастралната

карта и кадастралните регистри за самостоятелен обект с идентификатор 68134.1600.628.1.6 в гр. София, район „Студентски“, община Столична, област София (столица).

Заповедта да се съобщи на заинтересуваните лица по реда на чл. 35, ал. 3 от ЗКИР.

Съгласно чл. 49, ал. 2 от ЗКИР кадастралната карта и кадастралните регистри не подлежат на обжалване.

Изпълнителен директор:
В. Коритарова

2874

**ЗАПОВЕД № КД-14-31
от 16 април 2021 г.**

На основание чл. 53б, ал. 5, т. 2 ЗКИР и във връзка със заявление вх. № 01-71242-10.02.2021 г. от Община Дряново и приложените към него документи и материали, определени по чл. 58 и 75 от Наредба № РД-02-20-5 от 15.12.2016 г. на МРРБ за съдържанието, създаването и поддържането на кадастралната карта и кадастралните регистри, и за отстраняване на явна фактическа грешка одобрявам изменението в кадастралната карта и кадастралните регистри (КККР) на:

I. Гр. Дряново, ЕКАТТЕ 23947, община Дряново, одобрени със Заповед № РД-18-108 от 18.12.2008 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър, състоящо се във:

1. Нанасяне на нови обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 23947.107.885: площ: 830 кв. м, друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ;

поземлен имот с идентификатор 23947.107.886: площ: 295 кв. м, за местен път, собственост на Община Дряново.

2. Промяна в границите на съществуващи обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 23947.102.23: пасище, собственост на Денка Пенева Цонева, площ преди промяната: 2022 кв. м, площ след промяната: 1988 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.102.24: пасище, собственост на Никола Велев Денев, площ преди промяната: 6504 кв. м, площ след промяната: 5163 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.102.672: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 21 825 кв. м, площ след промяната: 20 587 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.102.676: за местен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 4668 кв. м, площ след промяната: 3579 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.102.680: данни преди промяната: язовир, площ: 588 кв. м, данни след промяната: за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, площ: 5346 кв. м, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 23947.106.1: пасище, собственост на Диана Цонева Минчева, площ преди промяната: 12 485 кв. м, площ след промяната: 10 843 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.106.2: пасище, собственост на Денка Пенева Цонева, площ преди промяната: 2613 кв. м, площ след промяната: 1169 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.106.679: язовир, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 7763 кв. м, площ след промяната: 12 650 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.107.10: пасище, собственост на Никола Георгиев Инджов, площ преди промяната: 5005 кв. м, площ след промяната: 2901 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.107.728: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 4942 кв. м, площ след промяната: 3792 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.107.734: сипей, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 5944 кв. м, площ след промяната: 5837 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 23947.211.12: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на Уч. настоятелство при СУ „М. Райкович“, площ преди промяната: 49 996 кв. м, площ след промяната: 49 924 кв. м.

3. Заличени обекти от КККР:

поземлен имот с идентификатор 23947.107.11: площ: 552 кв. м, пасище, собственост на Владко Минчев Ненов.

II. С. Скалско, ЕКАТТЕ 66768, община Дряново, одобрени със Заповед № РД-18-1896 от 26.11.2018 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър, състоящо се във:

1. Нанасяне на нови обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 66768.12.102: площ: 1988 кв. м, за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, няма данни за собственост.

2. Промяна в границите на съществуващи обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 66768.12.1: пасище, собственост на Цанка Колева Маринова, площ преди промяната: 2799 кв. м, площ след промяната: 2634 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.2: пасище, собственост на Недко Ангелов Каранедков, площ преди промяната: 3000 кв. м, площ след промяната: 2848 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.3: пасище, собственост на Стою Ангелов Недков, площ преди промяната: 5499 кв. м, площ след промяната: 4778 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.4: пасище, собственост на Димо Велев Митев, площ преди промяната: 4199 кв. м, площ след промяната: 4127 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.85: за селскостопански, горски, ведомствен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 3606 кв. м, площ след промяната: 3240 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.100: дърво, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 3405 кв. м, площ след промяната: 3392 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.12.101: данни преди промяната: за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение, площ: 3195 кв. м, данни след промяната: язовир, площ: 3806 кв. м, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 66768.63.16: пасище, собственост на Иван Иванов Проданов, площ преди промяната: 12 444 кв. м, площ след промяната: 11 529 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 66768.74.111: дърво, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 8800 кв. м, площ след промяната: 8607 кв. м.

III. С. Царева ливада, ЕКАТТЕ 12677, община Дряново, одобрени със Заповед № РД-18-1893 от 23.11.2018 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър, състоящо се във:

1. Нанасяне на нови обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 12677.65.148: площ: 744 кв. м, за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, няма данни за собственост;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.149: площ: 1245 кв. м, за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, няма данни за собственост;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.150: площ: 229 кв. м, за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, няма данни за собственост;

сграда с идентификатор 12677.65.57.1: площ: 59 кв. м, сграда за водоснабдяване и/или канализация, няма данни за собственост.

2. Промяна в границите на съществуващи обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 12677.65.23: пасище, земи по чл. 19 ЗСПЗЗ, площ преди промяната: 5951 кв. м, площ след промяната: 5634 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.26: пасище, земи по чл. 19 ЗСПЗЗ, площ преди промяната: 5186 кв. м, площ след промяната: 4953 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.27: пасище, собственост на Еленка Георгиева Николова, площ преди промяната: 5115 кв. м, площ след промяната: 4726 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.57: за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 2186 кв. м, площ след промяната: 901 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.58: язовир, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 4132 кв. м, площ след промяната: 6652 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.65.77: за местен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 976 кв. м, площ след промяната: 964 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.186.2: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на Димо Николов Клиничев, площ преди промяната: 1500 кв. м, площ след промяната: 405 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.186.4: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на Тодор Цанев Панайотов, площ преди промяната: 5051 кв. м, площ след промяната: 3991 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 12677.190.17: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 27 730 кв. м, площ след промяната: 27 382 кв. м.

IV. С. Янтра, ЕКАТТЕ 87463, община Дряново, одобрени със Заповед № РД-18-1904 от 28.11.2018 г. на изпълнителния директор на Агенцията по геодезия, картография и кадастър, състоящо се във:

1. Нанасяне на нови обекти в КККР:

поземлен имот с идентификатор 87463.65.118: площ: 1169 кв. м, пасище, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.64: площ: 449 кв. м, пасище, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.65: площ: 3521 кв. м, за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, собственост на Община Дряново.

2. Промяна в границите на съществуващи обекти в КKKP:

поземлен имот с идентификатор 87463.65.92: пасище, собственост на Дешка Христова Колева, площ преди промяната: 1000 кв. м, площ след промяната: 924 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.65.111: пасище, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 7112 кв. м, площ след промяната: 2859 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.66.2: ливада, собственост на Стефан Станев Стайков, площ преди промяната: 1226 кв. м, площ след промяната: 559 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.66.10: за селскостопански, горски, ведомствен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 3036 кв. м, площ след промяната: 2925 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.66.56: за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 3919 кв. м, площ след промяната: 3824 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.66.57: дърво, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 3767 кв. м, площ след промяната: 3549 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.1: за селскостопански, горски, ведомствен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 911 кв. м, площ след промяната: 883 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.12: пасище, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 2354 кв. м, площ след промяната: 2001 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.13: пасище, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 4903 кв. м, площ след промяната: 4701 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.14: пасище, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 5126 кв. м, площ след промяната: 3671 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.53: язовир, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 92 960 кв. м, площ след промяната: 117 476 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.62: данни преди промяната: за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение, данни след промяната: за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, собственост на Община Дряново, площ: 2931 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.67.63: данни преди промяната: за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение, площ: 2846 кв. м, данни след промяната: за водностопанско, хидромелиоративно съоръжение, площ: 4776 кв. м, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 87463.68.1: ливада, собственост на Стефан Станев Стайков,

площ преди промяната: 3000 кв. м, площ след промяната: 2910 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.68.2: ливада, собственост на Колю Ненов Пенчев, площ преди промяната: 3999 кв. м, площ след промяната: 3688 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.68.10: пасище, собственост на Гичо Венков Илиев Салков, площ преди промяната: 1790 кв. м, площ след промяната: 1591 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.68.26: за селскостопански, горски, ведомствен път, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 5052 кв. м, площ след промяната: 4861 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.68.54: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 1749 кв. м, площ след промяната: 941 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.72.1: нива, собственост на Вълчо Недялков Чолаков, площ преди промяната: 11 999 кв. м, площ след промяната: 10 675 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.72.3: нива, собственост на Тодор Стефанов Дянков, площ преди промяната: 31 308 кв. м, площ след промяната: 28 532 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.72.140: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 60 318 кв. м, площ след промяната: 59 336 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.1: нива, собственост на Койчо Георгиев Ватев, площ преди промяната: 2733 кв. м, площ след промяната: 1678 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.3: нива, собственост на Ивана Христова Станева, площ преди промяната: 1399 кв. м, площ след промяната: 308 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.4: нива, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 1400 кв. м, площ след промяната: 489 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.5: нива, собственост на Светлозар Иванов Дичевски, площ преди промяната: 1499 кв. м, площ след промяната: 446 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.6: нива, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 1799 кв. м, площ след промяната: 623 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.110.2: пасище, собственост на Община Дряново, площ преди промяната: 1476 кв. м, площ след промяната: 637 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.190.12: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на МЗГ – ДЛ, площ преди промяната: 1000 кв. м, площ след промяната: 760 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.350.5: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на Паньо Ив. Шатов и Иван Рачев Шатов, площ преди промяната: 5999 кв. м, площ след промяната: 5514 кв. м;

поземлен имот с идентификатор 87463.350.6: друг вид дървопроизводителна гора, собственост на братя Боньо и Пенчо Христови Войчеви, площ преди промяната: 3999 кв. м, площ след промяната: 3676 кв. м.

3. Заличени обекти от КККР:

поземлен имот с идентификатор 87463.73.1: площ: 1013 кв. м, пасище, собственост на „Ставен“ – ООД;

поземлен имот с идентификатор 87463.73.2: площ: 1001 кв. м, пасище, собственост на Васил Станев Попов;

поземлен имот с идентификатор 87463.73.3: площ: 1640 кв. м, пасище, собственост на „С.И.Г.“ – ООД;

поземлен имот с идентификатор 87463.73.4: площ: 3421 кв. м, пасище, собственост на Дона Станева Венкова;

поземлен имот с идентификатор 87463.73.5: площ: 1800 кв. м, пасище, собственост на Петър Тодоров Минов;

поземлен имот с идентификатор 87463.73.6: площ: 500 кв. м, пасище, собственост на Община Дряново;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.2: площ: 496 кв. м, нива, собственост на „Ставен“ – ООД;

поземлен имот с идентификатор 87463.74.7: площ: 400 кв. м, нива, собственост на Цоньо Тодоров Радев.

Заповедта да се съобщи по реда на чл. 35, ал. 3 ЗКИР на заинтересованите лица.

Съгласно чл. 536, ал. 8 ЗКИР заповедта подлежи на обжалване в 30-дневен срок от обнародването ѝ в „Държавен вестник“ по реда на Административнопроцесуалния кодекс пред административния съд по местонахождение на имотите.

Изпълнителен директор:
В. Коритарова

2875

СТОЛИЧНА ОБЩИНСКА АГЕНЦИЯ ЗА ПРИВАТИЗАЦИЯ И ИНВЕСТИЦИИ

РЕШЕНИЕ № 173 от 23 април 2021 г.

На основание чл. 3, ал. 3, т. 2, чл. 4, ал. 4 и чл. 31, ал. 3 от ЗПСК, чл. 5 от Наредбата за търговете и конкурсите и Решение № 390 от 27.06.2019 г. на Столичната общински съвет Надзорният съвет на Столичната общинска агенция за приватизация и инвестиции реши:

1. На 31.05.2021 г. от 11 ч. в Столичната общинска агенция за приватизация и инвестиции, пл. Славеиков № 6, ет. 1, да се проведе публичен търг с явно наддаване за продажба на поземлен имот с идентификатор 68134.300.284 (ПИ с пл. № 4) в УПИ III-3, 4, кв. 141б, м. Зона Б-2, София, ул. Иларион Макариополски № 11, общински нежилищен имот, стопанисван от район „Възраждане“.

2. Начална тръжна цена – 370 000 лв. (Сделката се облага с 20 % ДДС.)

3. Стъпка на наддаване – 10 000 лв.

4. Депозитът за участие – 37 000 лв., се внася по банкова сметка на Столичната общинска агенция за приватизация и инвестиции № BG 49 SOMB 9130 33 26474601, BIC – SOMBBGSF, при „Общинска банка“ – АД, ул. Врабча № 6, София. Краен срок за внасяне на депозитите – всеки работен ден, но не по-късно от деня, предхождащ търга.

5. Срок на закупуване на тръжна документация – до 27.05.2021 г. вкл., в приемното време на СОАПИ – от 14 до 16 ч. Цената на тръжната документация в размер 360 лв. (с вкл. ДДС) е платима в брой в сградата на СОАПИ, пл. Славеиков № 6, ет. 1, стая № 4.

6. Срок за подаване на предложения за участия в търга – всеки работен ден, но не по-късно от деня, предхождащ търга, в приемното време на СОАПИ – от 14 до 16 ч., в стая № 2.

7. Оглед на обекта – всеки работен ден до деня на търга след закупуване на тръжна документация.

Председател на Надзорния съвет:
Н. Стойнев

2827

45. – Българската народна банка на основание чл. 49, ал. 1, т. 2 от Закона за БНБ обнародва:

Месечен баланс на управление „Емисионно“ към 29.04.2021 г.

Активи	Хил. лв.
Парични средства и предоставени депозити в чужда валута	18 633 060
Монетарно злато и други инструменти в монетарно злато	3 737 983
Инвестиции в ценни книжа	30 853 986
Всичко активи	53 225 029
Пасиви	
Банкноти и монети в обращение	22 049 148
Задължения към банки	15 957 005
Задължения към правителството и бюджетни организации	7 214 815
Задължения към други депозанти	1 455 352
Депозит на управление „Банково“	6 548 709
Всичко пасиви	53 225 029

Подуправител на БНБ: Гл. счетоводител на БНБ:
Р. Миленков **Т. Цветкова**

Месечен баланс на управление „Банково“ към 29.04.2021 г.

Активи	Хил. лв.
Злато и други благородни метали	47 604
Вземания от правителството на Република България	0
Капиталови инвестиции и квота в МВФ	1 958 276
Дълготрайни материални и нематериални активи	139 050
Други активи	19 436
Депозит в управление „Емисионно“	6 548 709
Всичко активи	8 713 075

Пасиви	Хил. лв.
Кредити от МВФ	0
Задължения към международни финансови институции	3 267 255
Други пасиви	715 402
Всичко задължения	3 982 657
Основен капитал	20 000
Резерви	4 785 926
Неразпределена печалба	-75 508
Всичко собствен капитал	4 730 418
Всичко пасиви	8 713 075

Подуправител на БНБ: Гл. счетоводител на БНБ:
Р. Миленков **Т. Цветкова**
2937

30. – Българската народна банка на основание чл. 35 от Закона за БНБ и методика, приета с Решение № 149 от 16.12.2004 г., изм. с решения № 118 от 26.11.2015 г. и № 37 от 16.03.2017 г. на Управителния съвет на БНБ, обявява основен лихвен процент (проста годишна лихва) в размер 0,00 на сто, считано от 1 май 2021 г.
2936

64. – Националната агенция за приходите, Териториална дирекция – София, офис Кюстендил, на основание чл. 253 от ДОПК с постановление за възлагане на недвижим имот № С210010-091-0000361 от 22.04.2021 г. възлага на Благойка Крумова с адрес за кореспонденция: гр. Кюстендил, ул. Цар Крум № 2, следния недвижим имот: самостоятелен обект в сграда – сладкарница, състояща се от търговска зала, склад и сервизни помещения, със ЗП 52 кв. м, както и съответните идеални части от общите части на сградата и правото на строеж върху мястото, при съсед: от север – паркинг, от юг – главен път Кюстендил – Бобошево, от изток – стълбище, от запад – двор, отгоре – жилища, отдолу – мазета, намираща се на партерния етаж в триетажна жилищна сграда, построена в парцел X, имот планоснимачен № 115 в кв. 14 по плана на с. Невестино, при съсед: на парцела: от две страни – улици, парцел XII-116, IX-119, придобит с нотариален акт 113-А, том III, рег. № 2575, дело № 792 от 20.07.1999 г., намиращи се в с. Невестино, община Невестино, област Кюстендил. Имотът е закупен за сумата 12 651 лв. Собствеността преминава у купувача от датата на постановлението за възлагане и същото подлежи на вписване от съдията по вписванията при районния съд по местонахождение на имота.
2894

67. – Националната агенция за приходите, Териториална дирекция – София, офис Кюстендил, на основание чл. 253 от ДОПК с постановление за възлагане на недвижим имот № С210010-091-0000374 от 27.04.2021 г. възлага на Благойка Крумова с адрес за кореспонденция: гр. Кюстендил, ул. Цар Крум № 2, следния недвижим имот: самостоятелен обект в сграда – магазин за хранителни стоки, състоящ се от търговска зала, склад и сервизни помещения, със ЗП 46 кв. м, както и съответните идеални части от общите части на сградата и правото на строеж върху мястото, при съсед: от север – паркинг, от юг – главен път Кюстендил – Бобошево, от изток – двор, от запад – стълбище, отгоре – жилища, отдолу – мазета, намиращ се на партерния етаж в триетажна жилищна сграда, построена в парцел X, имот планоснимачен № 115 в кв. 14 по плана на с. Невестино, при съсед: на парцела: от две страни – улици, парцел XII-116, IX-119, придобит с нотариален акт № 112-А, том III, рег. № 2574, дело № 791 от 20.07.1999 г., намиращ се в с. Невестино, община Невестино, област Кюстендил. Имотът е закупен за сумата 10 520 лв. Собствеността преминава у купувача от датата на постановлението за възлагане и същото подлежи на вписване от съдията по вписванията при районния съд по местонахождение на имота.
2895

779. – Университетът по архитектура, строителство и геодезия, София, обявява конкурси за заемане на академична длъжност главен асистент:

в област на висше образование 5. Технически науки, професионално направление 5.7. Архитектура, строителство и геодезия, за нуждите на катедра „Водоснабдяване, канализация и пречистване на водите“ – един, със срок 2 месеца; в област на висше образование 4. Природни науки, математика и информатика, професионално направление 4.1. Физически науки, за нуждите на катедра „Физика“ – двама, със срок 3 месеца от обнародването в „Държавен вестник“. Документи по конкурсите се подават в отдел „Човешки ресурси“, каб. № 202, сграда ректорат, София, бул. Хр. Смирненски № 1, тел. 02/963-52-45, в. 449, и 02/866-90-54.
2881

32. – Агенцията по геодезия, картография и кадастр на основание чл. 51, ал. 4 ЗКИР съобщава, че започва производство по изменение на кадастралната карта и кадастралните регистри за отстраняване на явна фактическа грешка въз основа на проекти, изработени от правоспособно лице по ЗКИР. Изменението засяга поземлени имоти с идентификатори: за с. *Бело поле*, община Ружинци – 03678.88.21, 03678.97.5, 03678.97.271, 03678.97.1, 03678.85.37, 03678.85.36, 03678.85.38, 03678.85.45, 03678.85.40, 03678.85.39, 03678.95.29, 03678.212.4, 03678.85.34, 03678.85.64, 03678.104.1, 03678.104.2, 03678.104.3, 03678.104.4, 03678.104.8, 03678.103.13, 03678.103.1, 03678.85.1, 03678.95.1, 03678.95.220, 03678.94.1, 03678.85.54, 03678.111.8, 03678.111.102, 03678.110.4, 03678.110.9, 03678.110.10, 03678.131.14, 03678.121.34, 03678.121.33, 03678.112.3, 03678.112.7, 03678.113.25, 03678.204.1, 03678.204.15; за с. *Динково*, община Ружинци – 21193.88.26, 21193.88.27, 21193.88.28, 21193.88.29, 21193.88.30; за с. *Дреновец*, община Ружинци – 23672.256.1, 23672.166.662, 23672.255.50, 23672.255.47, 23672.252.937, 23672.255.48, 23672.255.806, 23672.255.8, 23672.255.7, 23672.197.5, 23672.197.4, 23672.197.3, 23672.197.2, 23672.179.608, 23672.197.609, 23672.197.11, 23672.197.8, 23672.197.64, 23672.198.14, 23672.198.49, 23672.198.13, 23672.198.15, 23672.198.16, 23672.198.17, 23672.198.619, 23672.232.17, 23672.368.562, 23672.225.32, 23672.337.233, 23672.240.636, 23672.240.631, 23672.240.1, 23672.240.633, 23672.241.1, 23672.241.2, 23672.241.682, 23672.241.627, 23672.247.80, 23672.247.81, 23672.247.82, 23672.247.54, 23672.247.669, 23672.247.57, 23672.247.83, 23672.247.671, 23672.247.86, 23672.247.102, 23672.247.63, 23672.247.64, 23672.247.65, 23672.247.66, 23672.247.71, 23672.246.808, 23672.405.672, 23672.405.1, 23672.405.10, 23672.244.243, 23672.244.676, 23672.244.57, 23672.244.39, 23672.244.40, 23672.244.41, 23672.243.1, 23672.243.2, 23672.243.628, 23672.243.3, 23672.243.680, 23672.243.23, 23672.247.53, 23672.247.50, 23672.247.35, 23672.247.36, 23672.247.6, 23672.247.670, 23672.405.2, 23672.228.625, 23672.342.591; за с. *Плешивец*, община Ружинци – 56753.62.2, 56753.62.7, 56753.62.6, 56753.15.2, 56753.176.125, 56753.59.27, 56753.55.8, 56753.67.1, 56753.63.69, 56753.67.4, 56753.63.72, 56753.63.57, 56753.63.58, 56753.68.79, 56753.68.81, 56753.101.1, 56753.101.2, 56753.101.3, 56753.101.13, 56753.101.14, 56753.101.15, 56753.101.16, 56753.101.17, 56753.101.18, 56753.101.20, 56753.101.19, 56753.101.122, 56753.100.7, 56753.100.6, 56753.100.1, 56753.100.25, 56753.100.42, 56753.100.38, 56753.100.37, 56753.104.1, 56753.104.4, 56753.94.24, 56753.94.35, 56753.94.14, 56753.94.16, 56753.94.21, 56753.184.2, 56753.184.3, 56753.184.19, 56753.130.22, 56753.130.23, 56753.95.55.

Проектите за изменение се намират в Службата по геодезия, картография и кадастър – Видин. В 14-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересованите лица могат да се запознаят с проектите и да изразят писмено становище с представяне на доказателства.

2879

32а. – Службата по геодезия, картография и кадастър – Видин, на основание чл. 46, ал. 1 и 2 ЗКИР съобщава, че са приети кадастралната карта и кадастралните регистри на недвижимите имоти за урбанизираните територии в землищата на с. Бело поле, с. Роглец, с. Динково, с. Дреновец и с. Плешивец, община Ружинци, които са в службата по геодезия, картография и кадастър. В 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения по тях пред Службата по геодезия, картография и кадастър – Видин.

2880

1. – Общинската служба по земеделие – гр. Сандански, област Благоевград, на основание чл. 32, ал. 1 във връзка с чл. 27а, ал. 3 от ППЗСПЗЗ съобщава на собствениците (наследниците), имащи право на обезщетение, че ще бъде извършен въвод във владение съгласно изработения и обявен план за обезщетяване. Графикът за въвод във владение е изготвен по дати, землища, местности и ведно с обявлението в „Държавен вестник“ са изложени на информационното табло на ОСЗ – гр. Сандански, и по кметствата от общината.

2905

23. – Община Аксаково на основание чл. 21, ал. 1, т. 11 от ЗМСМА и чл. 21, ал. 7 от ЗОС, чл. 129, ал. 1 от ЗУТ във връзка с § 124, ал. 1 от ПЗРЗИДЗУТ съобщава, че с Решение № 24.20 от 27.04.2021 г. Общинският съвет – Аксаково, е одобрил подробен устройствен план – план за застрояване (ПУП – ПЗ) за изграждане на обект – публична общинска собственост, представляващ „Грибищен парк – Аксаково Запад“ в обхвата на ПИ с идентификатори № 00182.36.30, 00182.36.31, 00182.36.89 и 00182.36.90 по кадастралната карта на гр. Аксаково, община Аксаково, област Варна (съответстващи на поземлени имоти № 036030, 036031, 036089 и 036090 по КВС на землище гр. Аксаково, община Аксаково), съгласно ПУП – ПЗ, представляващ неразделна част от решението. Решението подлежи на обжалване по реда на чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Общинския съвет – Аксаково, пред Административния съд – Варна.

2841

24. – Община Аксаково на основание чл. 21, ал. 1, т. 11 от ЗМСМА и чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 24.21 от 27.04.2021 г. Общинският съвет – Аксаково, е одобрил подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП): „Кабелна линия средно напрежение (СрН) от съществуващ стоманобетонов стълб (СБС) на ВЕЛ 20 kV „Аксаково“, намиращ се в поземлен имот (ПИ) с идентификатор 00182.9.89, до ново метално табло – трансформатор тип МТТ 100 kVA – 20/0,4 kV (с монтаж на ТМ 1 × 50 kVA) в поземлен имот (ПИ) с идентификатор 00182.9.63 по КKKP на гр. Аксаково, община Аксаково, област Варна“, с териториален обхват поземлени имоти с

идентификатори по КК на гр. Аксаково, община Аксаково, област Варна, както следва: 00182.9.89 с НТП – лозе, 00182.9.105 с НТП – изоставена орна земя, 00182.9.110 с НТП – за селскостопански, горски, ведомствен път, 00182.37.152 – за селскостопански, горски, ведомствен път, и 00182.9.63 с НТП – за складова база. Решението подлежи на обжалване по реда на чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ чрез Общинския съвет – Аксаково, пред Административния съд – Варна.

2842

218. – Община Банско на основание чл. 21, ал. 1, т. 8 и 11 от ЗМСМА във връзка с чл. 129, ал. 1 от ЗУТ и докладна записка с вх. № ОС-01-723/23.03.2021 г. от Иван Кадев – кмет на община Банско, с Решение № 357 по протокол № 24 от 31.03.2021 г. на Общинския съвет – Банско, одобрява проект за подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП) за корекция на р. Глазне от границата на НП „Пирин“ до изградения участък от корекцията (от км 0+340 до сливането на р. Демянишка и р. Бъндеришка).

2910

33. – Община Благоевград на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план (ПУП) – план за регулация и застрояване (ПРЗ) по реда на чл. 16 от ЗУТ за УПИ III-621.75, УПИ IV-621.46, УПИ V-621.30, УПИ XVII-621.30, УПИ XVIII-621.30 в кв. 3 и УПИ VI-621.30 в кв. 2 по плана на кв. Бялата висота – 2-ра част, местност Мандаджи баир, Благоевград, за имоти с идентификатори 04279.621.30, 04279.621.46, 04279.621.47, 04279.621.75 по КKKP на Благоевград в изпълнение на Решение № 1342 от 14.10.2016 г. по адм. дело № 684/2015 г. на Административния съд – Благоевград, с което е отменен ПУП – ПРЗ, одобрен с Решение № 316 от 26.06.2015 г. по протокол № 7 от 26.06.2015 г. на Общинския съвет – Благоевград, в частта на УПИ III-621.30, УПИ IV-621.46, 621.47 и УПИ V-621.75 в кв. 3 и за УПИ VI-621.46, 621.47 в кв. 2. С протокол № 502 от 14.04.2021 г. на комисията по чл. 210 от ЗУТ е приета експертна пазарна оценка на лицензиран оценител за урегулираните имоти по изработения ПУП – ПРЗ и на имотите преди урегулирането им. Проектът заедно с протокола на комисията по чл. 210 от ЗУТ са изложени в стая 220 на ет. 2 в сградата на Община Благоевград. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересованите лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация – Благоевград.

2839

3. – Община Ботевград на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е постъпил проект за план-схема към подробен устройствен план за „Газификация на с. Литаково, община Ботевград“. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародване на съобщението в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация – Ботевград.

2824

7. – Община Велико Търново на основание чл. 128, ал. 1 и 2 ЗУТ обявява, че е изработен проект за ПУП – план за регулация и застрояване (ПРЗ) на гр. Велико Търново по райони – „Стара част“ и план-схеми към него“, в следните граници: северните граници на имоти по ул. Капитан Петко Войвода, ул. Поп Матей Преображенски, северните и североизточните граници на имоти по ул. Поп Матей Преображенски, североизточните граници на имоти по ул. Поборническа, ул. Братя Миладинови, югозападните граници на имоти по ул. Братя Миладинови, ул. Резервоарска, северните граници на имоти по ул. Резервоарска, ул. Панайот Типографов, северозападните граници на имоти по ул. Опълченска, левият бряг на р. Янтра, ул. Св. Климент Охридски, северната граница на имоти по ул. Михаил Кефалов, ул. Михаил Кефалов, ул. Крайбрежна, левият бряг на р. Янтра, ул. Александър Стамболийски, ул. Ивайло, ул. Христо Ботев, пл. Майка България (включително), ул. Независимост, ул. Рафаел Михайлов, ул. Бузлуджа, северозападните и западните граници на имоти по ул. Бузлуджа, ул. Драгоман, ул. Св. св. Кирил и Методий, южната граница на имот на ул. Св. св. Кирил и Методий, ул. Колю Гайтанджията. На основание чл. 128, ал. 5 ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация – Велико Търново.

2847

5. – Община гр. Долни чифлик, област Варна, на основание чл. 21, ал. 2 и ал. 1, т. 11 от ЗМСМА и във връзка с чл. 129, ал. 1 от ЗУТ с Решение № 386 по протокол № 22 от 25 март 2021 г. на Общинския съвет – гр. Долни чифлик, одобрява проект на подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП) на линейни обекти – външно кабелно електрозахранване на ПИ 68998.46.4 по кадастралната карта на с. Старо Оряхово, съгласно приложение № 2 към докладната записка.

2909

67. – Община Каварна на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – план за изменение на регулационния план на гр. Каварна, община Каварна, област Добрич, в частта за УПИ III-3216 в кв. 131, УПИ X-142 и УПИ VI-3217 в кв. 132 и улична регулация между кв. 131 и 132 в обхват о.т. 389, о.т. 388, о.т. 387 и о.т. 386. Проектът се намира в отдел „Устройство на територията и инвестиции“ при Община Каварна и на основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да се запознаят с него и при необходимост да направят писмени искания, предложения и възражения до общинската администрация – Каварна.

2846

318. – Община Карлово на основание чл. 128, ал. 1 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план (ПУП) – парцеларен план (ПП), за елементи на техническата инфраструктура – електропровод за захранване на поземлен имот (ПИ) с идентификатор 36498.54.4 в местност Чакъла по кадастралната карта и ка-

дастралните регистри на гр. Карлово. ПУП – ПП предвижда електропровод за ПИ с идентификатор 36498.54.4 да премине през ПИ с идентификатор 36498.3429.155 – за селскостопански, горски, ведомствен път – публична общинска собственост, и през ПИ с идентификатор 36498.344.359 – за селскостопански, горски, ведомствен път – публична общинска собственост, по КKKP на гр. Карлово. Съгласно чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация – Карлово.

2891

82. – Община Куклен на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – план за регулация и застрояване на гр. Куклен, община Куклен. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването на настоящото обявление в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да се запознаят с проекта от интернет страницата на Община Куклен и в отдел „Устройство на територията и строителството“ на Община Куклен, както и да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта за подробен устройствен план до администрацията на Община Куклен.

2911

29. – Община Куклен на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за ПУП – парцеларен план за обект: „Нова външна кабелна линия 1 kV за външно електрозахранване на „Едноетажна жилищна сграда“ в УПИ 001462 – жил. застр. (ПИ с идент. по КKKP 18277.1.462), и „Жилищна сграда“ в УПИ 1.458 – жил. застр. (ПИ с идент. по КKKP 18277.1.458), местност Света Петка, землище на с. Гълъбово, община Куклен, област Пловдив“. В едномесечен срок от обнародването на обявлението в „Държавен вестник“ на основание чл. 128, ал. 5 във връзка с ал. 2 от ЗУТ пряко заинтересуваните страни могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта за ПУП до общинската администрация – Куклен.

2912

58. – Община Свищов на основание чл. 28б, ал. 4 от ППЗСПЗЗ съобщава на всички заинтересувани лица, че с протоколи (2 бр.) от 24.02.2021 г. на комисията по чл. 28б, ал. 2 от ППЗСПЗЗ са приети изработените помощни планове и планове на новообразуваните имоти в графичен и цифров вид на земите по § 4 от ПЗРЗСПЗЗ, представляващи: к.е. 28 (по КК – имот 65766.20.2), местност Гледката; к.е. 41 (по КК – имот 65766.23.1), местност Вратика 2, и к.е. 114 и к.е. 115 (по КК – имоти 65766.43.89 и 65766.43.9), местност Павлолията, всички в землището на гр. Свищов, община Свищов, област Велико Търново. Плановите и придружаващата ги документация се намират в Община Свищов и могат да бъдат разгледани по всяко време на работния ден в общинския информационен център. На основание чл. 28б, ал. 5 от ППЗСПЗЗ заинтересуваните лица могат да направят писмени искания и възражения до кмета на общината в едномесечен срок от обнародването на обявлението в „Държавен вестник“.

2845

1. – Община гр. Севлиево, област Габрово, на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – парцеларен план за трасета на ел. провод и водопровод до поземлен имот с идентификатор 65927.120.4 по кадастралната карта на гр. Севлиево. Трасето на ел. провод започва от ТП „Ловна среща“ в ПИ 65927.516.514 – територия на транспорта – държавна частна собственост, минава по ПИ 65927.120.21 – местен път – публична общинска собственост, и навлиза в ПИ 65927.120.4, собственост на възложителя Росен Иванов Иванов. Общата дължина е 196,73 м и сервитут спрямо оста на трасето – 2,00 м от двете страни. Трасето на проектния водопровод започва от съществуващ водопровод Ø 90 в ПИ 65929.120.21 – местен път – публична общинска собственост, пресича същия и навлиза в ПИ 65927.120.4, собственост на възложителя Росен Иванов Иванов. Общата дължина е 8,97 м. Линиите на трасетата са съгласно графичната част на проекта. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения до общинската администрация.

2906

85. – Община Силистра на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план (ПУП) – парцеларен план и план за застрояване за поземлен имот с идентификатор 66425.506.13 по КKKP на гр. Силистра, община Силистра. Проектът е изложен за запознаване в Община Силистра, стая 216. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ проектът подлежи на обжалване в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“.

2843

86. – Община Силистра на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект „Подробен устройствен план (ПУП) – план за регулация (ПР) и специализирана карта на Централна градска част (ЦГЧ) на гр. Силистра, община Силистра – II етап“. Проектът е изложен за запознаване в Община Силистра, стая 216. На основание чл. 128, ал. 5 от ЗУТ проектът подлежи на обжалване в едномесечен срок от обнародването в „Държавен вестник“.

2844

24. – Община Троян, дирекция „Устройство на територията“, на основание чл. 128, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че е изработен проект за подробен устройствен план – план за регулация и застрояване за частично изменение на плана за улична регулация с осови точки 611-2063 и частично изменение на плана за регулация и застрояване на кв. 72, 94 и 304 по плана на гр. Троян – ЦГЧ, в обхват: поземлени имоти с идентификатори 73198.504.329, 73198.504.369, 73198.504.370, 73198.504.331, 73198.504.334, 73198.504.336, 73198.504.364, 73198.504.365, 73198.504.366, 73198.504.367, 73198.504.368 и 73198.505.7 по КKKP на гр. Троян. Отпада предвиденото по план трасе за улица с о.т. 611-590-591-592-593-594-2063. Утвърждава се съществуващото трасе за улица с о.т. 611-1261-1262-253-610-1150-2063. От плана отпада строителен кв. 94, образува се нов строителен кв. 337. На основание чл. 128, ал. 5

от ЗУТ в едномесечен срок от обнародването на обявата в „Държавен вестник“ заинтересуваните лица могат да направят писмени възражения, предложения и искания по проекта до общинската администрация. Проектът е изложен в сградата на Община Троян в стая № 30 от 9 до 12 ч. всеки работен ден.

2913

24а. – Община Троян, дирекция „Устройство на територията“, на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 386 от протокол № 18 от 22.04.2021 г. на Общинския съвет – Троян, е одобрен подробен устройствен план – план за регулация и застрояване за частично изменение на застроително-регулационния план, към който е приложен комуникационно-транспортен план на парцел I-266 – „За „ЕЛМА“ – АД, Троян“, в кв. 152 по регулационния план на гр. Троян (поземлен имот с идентификатор 73198.507.266 по КKKP на гр. Троян) с цел обособяване на нови урегулирани поземлени имоти (УПИ) XXIV-603 – „За обществено обслужване – автосервиз“, XXV-602 – „За обществено обслужване“, и XXVI-601 – „За обществено обслужване“. За осигуряване на достъп до всички новообразувани УПИ е нужно изменение на уличната регулация, като улица с о.т. 2287-2288-2289-2290-2291 се променя в улица с о.т. 2287-2302-2303-2304-2305 (поземлени имоти с идентификатор 73198.507.593, проектен идентификатор 73198.507.604 и проектен идентификатор 73198.507.605). По имотни граници се урегулира парцел IV-266, 268 – „За РУ „ПБС“ – Троян“, и се променя в УПИ IV-579 – „РСРБЗН – Троян“. Поради дублиране на номер на УПИ в предходен подробен устройствен план УПИ XX-266, 578 – „За едроплощен хипермаркет, паркинг и трафопост“, се преномерира в УПИ XXVII-578, като се запазва същото отреждане. За актуализиране на данните спрямо КKKP на гр. Троян УПИ XXII-266 – „За обществено обслужване“, се променя в УПИ XXII-591, УПИ XXIII-266, 267 – „За обществено обслужване“, се променя в УПИ XXIII-267, 594 и УПИ V – „За бензиностанция“, се променя в УПИ V-265, всички запазвайки отреждането си. Проектът е изложен в сградата на Община Троян в стая № 30 от 9 до 12 ч. всеки работен ден. На основание чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“ решението може да бъде обжалвано чрез органа, издал акта, пред Административния съд – Ловеч.

2917

7. – Община с. Кайнарджа, област Силистра, на основание чл. 129, ал. 1 от ЗУТ съобщава, че с Решение № 157 от 31.03.2021 г. на Общинския съвет – с. Кайнарджа, е одобрен проект за изменение на регулационния план за УПИ XXI – „за парк защитена територия“, в кв. 33 и изменение на улична регулация от о.т. 115 до о.т. 135 по плана на с. Кайнарджа, община Кайнарджа. Проектът е изложен в стая № 206 в сградата на общинската администрация – с. Кайнарджа, ул. Димитър Дончев № 2, и е публикуван на сайта на Община Кайнарджа. Решението подлежи на обжалване съгласно чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ в 30-дневен срок от обнародването в „Държавен вестник“.

2856

Върховният административен съд на основание чл. 188 във връзка с чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпило оспорване от К.А.Н. на Наредба № 1 от 19.07.2017 г. за реда за установяване концентрацията на алкохол в кръвта и/или употребата на наркотични вещества или техни аналози в нейната цялост, както и конкретни разпоредби от нея – чл. 1, ал. 1, 2, 3, 5, чл. 2, ал. 1, чл. 3, ал. 1 и 2, чл. 3а, чл. 4, ал. 1, чл. 5, ал. 1 и 2, чл. 6, ал. 2 и 9, чл. 7, ал. 2, чл. 12, ал. 4, чл. 14, ал. 2, чл. 15, ал. 3, 5 и 6, чл. 17, ал. 1, чл. 19, ал. 3 и чл. 20, ал. 1, издадена от министъра на здравеопазването, министъра на вътрешните работи и министъра на правосъдието, по което е образувано адм.д. № 10633/2020 г. по описа на Върховния административен съд, което е насрочено за 7.06.2021 г. от 14 ч., зала 1.

2871

Административният съд – Велико Търново, на основание чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба на Фондация „Върховенство на закона“ с искане за отмяна на чл. 3а от Наредбата за реда за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество, приета от Общинския съвет – Горна Оряховица. Образувано е адм. д. № 209/2021 г. по описа на Административния съд – Велико Търново. Заинтересованите страни могат да се присъединят към оспорването до първото съдебно заседание. Делото е насрочено за 18.06.2021 г. от 11 ч.

2884

Административният съд – Велико Търново, на основание чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба на Фондация „Върховенство на закона“ с искане за отмяна на чл. 3 от Наредбата за реда за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество, приета от Общинския съвет – гр. Елена. Образувано е адм. д. № 208/2021 г. по описа на Административния съд – Велико Търново. Заинтересованите страни могат да се присъединят към оспорването до първото съдебно заседание. Делото е насрочено за 18.06.2021 г. от 11 ч.

2885

Административният съд – Велико Търново, на основание чл. 181, ал. 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба от Фондация „Върховенство на закона“, София, ЕИК 205988920, срещу разпоредбата на чл. 9 от Наредбата за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество, приета с Решение № 194 от 6.11.2008 г. на Общинския съвет – Павликени, както и за възможността на заинтересованите страни да се присъединят към оспорването или да встъпят като страна в производството на основание чл. 189, ал. 2 от АПК, за което е образувано адм. д. № 219/2021 г. по описа на Административния съд – Велико Търново. Съдебното заседание е насрочено за 11.06.2021 г. от 9,45 ч.

2886

Административният съд – Смолян, на основание чл. 188 от АПК съобщава, че е образуван адм.д. № 119/2021 г. по оспорване на Фондация „Върховенство на закона“ от София срещу раз-

поредбата на чл. 11 от Наредба № 5 за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество на Община Баните на Общинския съвет – Баните. Делото е насрочено за 18.05.2021 г. от 14,30 ч., като заинтересованите лица могат да поискат с писмена молба да се присъединят към оспорването или да встъпят като страна наред с административния орган до началото на устните състезания при всяко положение на делото.

2927

Административният съд – София-град, на основание чл. 181, ал. 1 и 5 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба от „Алвоген Фарма Трейдинг Юрп“ – ЕООД, и „Зантива Фарма България“ – ЕООД, срещу Механизъм, гарантиращ предвидимост и устойчивост на бюджета на НЗОК за 2021 г., приет с Решение № РД-НС-04-3 от 12.01.2021 г. на Надзорния съвет на НЗОК (обн., ДВ, бр. 11 от 9.02.2021 г.), по която е образувано адм. д. № 2323/2021 г. по описа на Административния съд – София-град, VII тричленен състав, насрочено за 25.06.2021 г. от 10,30 ч.

2882

Административният съд – Търговище, на основание чл. 188 във връзка с чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че е постъпила жалба от Фондация „Върховенство на закона“ против чл. 7, ал. 1 и 2 от Наредбата за реда за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество на Община Омуртаг. По жалбата е образувано адм. дело № 78/2021 г. по описа на Административния съд – Търговище, със страни: Фондация „Върховенство на закона“ и Общинският съвет – гр. Омуртаг, представляван от председателя. Делото е насрочено за разглеждане в открито съдебно заседание на 1.06.2021 г. от 10,30 ч.

2883

Административният съд – Хасково, на основание чл. 188 във връзка с чл. 181, ал. 1 и 2 от Административнопроцесуалния кодекс съобщава, че по постъпила жалба с предмет на оспорване разпоредбата на чл. 4 от Наредбата за придобиване, управление и разпореждане с общинско имущество (наредбата) на Общинския съвет – Ивайловград, е образувано адм. дело № 335/2021 г. по описа на Административния съд – Хасково, насрочено за 2.06.2021 г. от 10,30 ч.

2848

Софийският градски съд, гражданско отделение, IV-Д въззивен състав, на основание чл. 50, ал. 1 ГПК (отм.) призовава Димитър Илиев Димитров с ЕГН 4712038480, с последен известен адрес в Република България – гр. Харманли, ул. Цар Самуил № 21А, и с неизвестен адрес в чужбина, да се яви в съдебно заседание на 17.06.2021 г. от 14,30 ч. пред СГС, IV-Д състав, лично или чрез представител като въззиваема страна – ответник по в.гр.д. № 7856/2019 г. на СГС, IV-Д състав, заведено по въззивна жалба на Костадинка Пандова Стефанова с ЕГН 3808036912, Пламен Стефанов Стефанов с ЕГН 6008276845 и Вероника Стефанова Пешева с ЕГН 6403246797, и тримата с адрес с. Герман, ул. Градина № 31, срещу Решение № 539095 от 19.11.2018 г. по гр.д. № 532/1992 г. на СРС, 27 състав, постановено по втората фаза на съдебната делба. Ако въпреки

обнародването в „Държавен вестник“ ответникът Димитър Илиев Димитров не се яви в СГС, ще му бъде назначен представител по делото на основание чл. 50, ал. 2 ГПК (отм.).

2887

Бургаският районен съд, гражданска колегия, XVI състав, съобщава на Максим Владимирович Григорьев с последен адрес Руската федерация, гр. Москва, сега с адрес Република България, гр. Черноморец, м. Аклади, комплекс Слънчев остров („Съни Айлънд“), бл. D, вх. 4, ет. 0, ап. D18, с кадастрален номер 81178.5.420.4.8, че има заведено гр. д. № 7079/2020 г. от Етажна собственост „Съни Айлънд“, гр. Черноморец. Указва на ответника Максим Владимирович Григорьев, че следва да се яви в Районния съд – Бургас, ул. Александровска № 101, за връчване на препис от исковата молба и приложенията към нея.

2888

Варненският районен съд, 41 състав, призовава Даниел Павлов, роден на 9.08.1976 г., и Сузана Кунц, родена на 12.08.1977 г., без данни за адрес и гражданство, като ответници по предявения от Йорданка Стефанова Павлова-Рорбек, ЕГН 3301190977, иск с правно основание чл. 124, ал. 1 от ГПК по гр.д. № 2284/2021 г. по описа на ВРС, 41 състав, че следва да се явят в Районния съд – Варна, в канцеларията на деловодството на 41 състав, в двуседмичен срок от обнародването в „Държавен вестник“, за да получат преписи от исковата молба по делото и приложенията. Съдът указва на ответниците, че съгласно чл. 40, ал. 1 от ГПК страна по делото, която живее или заmine за повече от един месец в чужбина, е длъжна да посочи лице в седалището на съда, на което да се връчат съобщенията – съдебен адресат, ако нямат пълномощник по делото в Република България, а според ал. 2, когато лицата по ал. 1 не посочат съдебен адресат, всички съобщения се прилагат по делото и се смятат за връчени.

2889

Варненският районен съд, 12 състав, призовава Алексей Петрович Зайцев, роден на 12.06.1957 г., гражданин на Руската федерация, сега с неизвестен адрес, като ответник по предявения от „Св. св. Константин и Елена холдинг“ – АД, ЕИК 813194292, иск по гр.д. № 1453/2021 г. по описа на ВРС, 12 състав, като указва на същия, че следва да се яви в канцеларията във ВРС в деловодството на 12 състав, за да получи книгата по делото. При невявяване исковата молба ведно с приложенията ще се считат за редовно връчени и на ответника ще бъде назначен особен представител на основание чл. 48, ал. 2 от ГПК.

2890

Великотърновският окръжен съд обявява, че на 24.02.2020 г. е образувано гр.д. № 186/2020 г. по описа на ВТОС по предявено от Комисията за противодействие на корупцията и за отнемане на незаконно придобитото имущество мотивирано искане, вх. № 1942/24.02.2020 г., с правно основание чл. 153, ал. 1 от ЗПКОНПИ срещу: 1. Ивелин Цанков Цанев с постоянен адрес: област Велико Търново, община Горна Оряховица, гр. Горна Оряховица, ул. Дружба № 1, ет. 6, ап. 16; и 2. Анелия Дончева Цанева с постоянен адрес: област Велико Търново, община Лясковец,

гр. Лясковец, ул. Стойчо Куркев № 19, вх. Б, ет. 1, ап. 1, и настоящ адрес: гр. Созопол, ул. Тракия № 9, за отнемане в полза на държавата на имущество, придобито от престъпна дейност, на обща стойност 90 122,50 лв., както следва:

На основание чл. 142, ал. 2, т. 1 във връзка с чл. 141 от ЗПКОНПИ от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448, с цена на иска в размер 9750 лв., както следва:

25 дружествени дяла по 10 лв. всеки от тях на обща стойност 250 лв. от капитала на „Румиво“ – ООД, с ЕИК 201746364, седалище/адрес на управление: гр. Горна Оряховица, ул. Дружба № 1, ет. 6, ап. 16. Дружеството се представлява от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448.

900 дружествени дяла по 10 лв. всеки от тях на обща стойност 9000 лв. от капитала на „Нив Комерс“ – ООД, с ЕИК 202060037, седалище/адрес на управление: гр. Горна Оряховица, ул. Васил Априлов № 26. Дружеството се представлява от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448.

50 дружествени дяла по 10 лв. всеки от тях на обща стойност 500 лв. от капитала на „Леон – 2018“ – ООД, с ЕИК 205153379, седалище/адрес на управление: гр. Лясковец, ул. Васил Левски № 219. Дружеството се представлява от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448.

На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 1 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448, с цена на иска в размер 48 006,34 лв., както следва:

Сумата в размер 28 607,58 лв., внесени на каса, представляваща погасителни вноски по кредит № 16415186, отпуснат от „Банка ДСК“ – ЕАД.

Сумата в размер 5661,16 лв., внесени на каса през 2017 г., представляваща погасителни вноски по кредит № 20568146, отпуснат от „Банка ДСК“ – ЕАД.

Суми в общ размер 7476,87 лв., постъпили през 2015 г. по дебитна карта в левове с IBAN BG98 UNCR 7000 1521 6088 85 от трети лица.

Сума в размер 977,92 лв., представляваща левовата равностойност на 500 GBP към момента на изпращане, изпратени по системата Western Union на 23.04.2018 г.

Сума в размер 1124,86 лв., представляваща левовата равностойност на 450 GBP към момента на получаване, получена по системата Western Union на 22.02.2016 г.

Сумата в размер 4157,95 лв., представляваща левовата равностойност на 1590 GBP към момента на получаване, получена по системата MoneyGram през 2015 г.

На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 1 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448, с цена на иска в размер 7400 лв., както следва:

Сумата в размер 50 лв., получена от продажба на 5 дружествени дяла по 10 лв. всеки от тях в капитала на „СИВ 2012“ – ООД, с ЕИК 201951668.

Сумата в размер 650 лв., представляваща пазарната стойност на мотопед „Сузуки 50“ с рег. № BT3293M, рама № VTTCA1JA000514058, двигател № A137211804, дата на първа регистрация 11.08.1995 г., към момента на продажбата.

Сумата в размер 6700 лв., представляваща пазарната стойност на лек автомобил „БМВ 320Д“ с рег. № BT1299BH, рама № WBAAX71000JW89374,

двигател няма номер, дата на първа регистрация 1.01.2000 г., към момента на продажбата.

На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 2 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Ивелин Цанков Цанев с ЕГН 8001101448 и Анелия Дончева Цанева с ЕГН 8010101414, с цена на иска в размер 23 000 лв., както следва:

Сума в размер 2500 лв., представляваща пазарната стойност към 14.08.2018 г. на лек автомобил „Тойота Корола“ с рег. № ВТ4203ВТ, рама № JT172AEB500058561, двигател № 7АН242925, дата на първа регистрация 16.04.1999 г., към момента на продажбата.

Сумата в размер 20 500 лв., представляваща пазарната стойност на лек автомобил „Ауди А4“ с рег. № ВТ9777КВ, рама № WAUZZZ8K88A023858, двигател № САМ010398, дата на първа регистрация 11.03.2008 г., към момента на продажбата.

На основание чл. 151 във връзка с чл. 142, ал. 2, т. 4 и чл. 141 от ЗПКОНПИ от Анелия Дончева Цанева с ЕГН 8010101414, с цена на иска в размер 1966,16 лв., както следва:

Сумата в общ размер 357,22 лв., представляваща внесени погасителни вноски през 2017 г. от Анелия Дончева Цанева за погасяване на задължения по договор № 2904280/27.09.2017 г., сключен с „Уникредит Кънсьюър Файненсинг“ – ЕАД.

Сумата в размер 1608,94 лв., представляваща внесени погасителни вноски през 2018 г. от Анелия Дончева Цанева за погасяване на задължения по договор № 2904280/27.09.2017 г., сключен с „Уникредит Кънсьюър Файненсинг“ – ЕАД.

Делото е насрочено за разглеждане в открито съдебно заседание на 30.11.2021 г. от 14,30 ч.

В двумесечен срок от обнародването на обявлението в „Държавен вестник“ заинтересованите лица, които претендират самостоятелни права върху имуществото – предмет на отнемане в настоящото производство – могат да встъпят в производството, като предявят съответния иск пред ВТОС по гр.д. № 186/2020 г.

2916

ПОКАНИ И СЪОБЩЕНИЯ

1. – Управителният съвет на Гръцки Бизнес Съвет в България – София, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ свиква общо събрание на 16.06.2021 г. от 18 ч. в София, пл. Света Неделя № 5, „София Хотел Балкан“, при следния дневен ред: 1. разглеждане и приемане отчета за дейността на управителния съвет на сдружението за 2020 г.; 2. одобряване на годишния финансов отчет на сдружението за 2020 г.; 3. освобождаване от отговорност на членовете на управителния съвет за дейността им през 2020 г.; 4. обсъждане и приемане на бюджета на сдружението за 2021 г.; 5. освобождаване на член/ове от състава на управителния съвет; 6. избор на нов/и член/ове на управителния съвет; 7. изменения на устава на Гръцки Бизнес Съвет в България. При липса на кворум на основание чл. 27 от ЗЮЛНЦ събранието ще се проведе същия ден в 19 ч., на същото място и при същия дневен ред.

2915

1. – Управителният съвет на Българския институт за стандартизация, София, на основание чл. 12, ал. 6 от ЗНС свиква редовно общо

събрание на Българския институт за стандартизация на 18.06.2021 г. в 11 ч. в зала 4 „Асен Златаров“, ет. 3 на Националния дом на науката и техниката в София, ул. Г. С. Раковски № 108, при следния дневен ред: 1. приемане на членове на БИС; 2. преустановяване на правата на членове на БИС; 3. приемане на отчета за дейността на БИС за 2020 г.; 4. приемане на отчета за изпълнение на бюджета на БИС за 2020 г.; 5. приемане на отчета на управителния съвет на БИС за периода 2016 – 2021 г.; 6. приемане на отчета на контролния съвет на БИС за периода 2016 – 2021 г.; 7. приемане на бюджета на БИС за 2021 г.; 8. избор на членове на управителния съвет и на двама членове на контролния съвет за периода 2021 – 2026 г.; 9. разни. Регистрацията на упълномощените представители на членовете на Българския институт за стандартизация започва в 9,30 ч. и ще се извършва срещу представено писмено пълномощно. При липса на кворум на основание чл. 13 от ЗНС и чл. 30 от устава на БИС събранието ще се проведе същия ден в 12 ч., на същото място и при същия дневен ред.

2896

1. – Националният изпълнителен съвет на партия „Движение за социален хуманизъм“, София, с решение от 29.08.2020 г. на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ свиква Шестата редовна сесия на Националното общо събрание на партия „Движение за социален хуманизъм“ на 19.06.2021 г. (събота) в 10 ч. в София в сградата на Централния кооперативен съюз, ул. Раковски № 99, при следния дневен ред: 1. отчетен доклад за дейността на партия „Движение за социален хуманизъм“ за периода 2016 – 2020 г.; 2. отчетен доклад за дейността на Националната контролна комисия на партия „Движение за социален хуманизъм“ за периода 2016 – 2020 г.; 3. промени в устава на партия „Движение за социален хуманизъм“; 4. избор на председател на партия „Движение за социален хуманизъм“, на Национален изпълнителен съвет, на председател на Националната контролна комисия, на Национална контролна комисия на партия „Движение за социален хуманизъм“; 5. организационни и други въпроси. Норма на представителство – 1 делегат на 100 редовни партийни членове на общински партийни дружества на политическа партия „Движение за социален хуманизъм“. При наличие на остатък, по-голям от 50, се избира още 1 делегат. Общински дружества с числен състав, по-малък от 100 членове, избират 1 делегат.

2892

1. – Управителният съвет на „Театрална компания МОМО – Асоциация за алтернативно съвременно изкуство“ – София, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ, чл. 26 от устава на сдружението и протоколно решение от 21.04.2021 г. на управителния съвет свиква членовете си на редовно общо събрание на 24.06.2021 г. в 10 ч. в офиса на Българска музикална асоциация в София, ул. Гурко № 70, ет. 3, при следния дневен ред: 1. представяне и гласуване на отчета за дейността на ТК МОМО за 2020 г.; 2. представяне и приемане на годишен финансов отчет за дейността на ТК МОМО за 2020 г.; 3. представяне и гласуване на дейностите и проектите на ТК МОМО за 2021 г.;

4. представяне и гласуване на проектобюджет на ТК МОМО за 2021 г.; 5. обсъждане и приемане на промени в устава на ТК МОМО; 6. освобождаване на членове на настоящия управителен съвет на ТК МОМО; 7. избор на нови членове на управителния съвет на ТК МОМО на мястото на освободените; 8. разни. При липса на кворум на основание чл. 27 от ЗЮЛНЦ и чл. 27 от устава на сдружението събранието ще се проведе същия ден в 11 ч., на същото място и при същия дневен ред. 2864

12. – Управителният съвет на сдружение с нестопанска цел „Духовно огледало“, София, на основание чл. 26, ал. 1 от ЗЮЛНЦ свиква редовно общо събрание на сдружението на 24.06.2021 г. от 18 ч. в офиса на сдружението: София, ул. Никола Габровски № 1 – комплекс „Диана 1“, ет. 14, при следния дневен ред: 1. отчет за дейността на сдружението през 2020 г.; 2. финансов отчет за дейността на сдружението за 2020 г.; 3. освобождаване от отговорност членовете на стария УС; 4. избор на нови членове на УС; 5. промени в устава: в чл. 21, ал. 1 да се заличат „1/10“ и „месечен“ и те да се заменят с „1/3“ и „14-дневен“, текстът на ал. 3 да се заличи и вместо него да се запише: „Свикването се извършва чрез покана, обнародвана в ТРЮЛНЦ, или чрез поставяне на поканата на мястото за обявления в сградата, в която се намира управлението на Сдружението, и срещу подпис на всеки член“; в чл. 26 да се добави нова ал. 4 със следното съдържание: „Членовете на Управителния съвет могат да бъдат преизбирани.“; 6. разни. Материалите за събранието ще бъдат на разположение на членовете на сдружението в офиса в София, ул. Никола Габровски № 1 – комплекс „Диана 1“, ет. 14, всеки работен ден след 22.05.2021 г. за времето от 9,30 до 16,30 ч. При липса на кворум събранието ще се проведе същия ден и на същото място от 19 ч. независимо от броя членове на сдружението, регистрирали се за участие в ОС. 2919

5. – Националният съвет на сдружение „Традиционни сурово-сушени месни продукти“ (СТССМП) – София, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ и чл. 30 от устава на СТССМП свиква редовно годишно общо отчетно събрание на 25.06.2021 г. в 15 ч. в София, ул. Искър № 9, зала А на БТПП, при следния дневен ред: 1. приемане на отчетен доклад за дейността на СТССМП за 2020 г.; 2. приемане отчет на контролния съвет на СТССМП за 2020 г.; 3. приемане на финансов отчет на СТССМП за 2020 г.; 4. приемане на програма за дейността на СТССМП за 2021 г.; 5. приемане на проект за бюджет на СТССМП за 2021 г.; 6. промени в устава на СТССМП; 7. разни. При липса на кворум на основание чл. 27 ЗЮЛНЦ и чл. 31, ал. 2 от устава на СТССМП общото събрание ще се проведе същия ден в 16 ч. при същия дневен ред. 2859

1. – Управителният съвет на Фондация „Аполония“ – София, по своя инициатива и на основание чл. 26 ЗЮЛНЦ, чл. 7 във връзка с чл. 9, т. 9, 10, 12 и 13 и чл. 18 от устава на фондацията свиква редовно заседание на общото събрание на 27.06.2021 г. в 10 ч. в седалището на Фондация „Аполония“ – София, пл. Славейков № 11, при

следния дневен ред: 1. предложение за приемане на нов устав и състав на органи на Фондация „Аполония“ на основание чл. 9, т. 9, 10, 12 и 13 от устава във връзка с чл. 18 и чл. 25, ал. 1, т. 1 и 4 от ЗЮЛНЦ; 2. предложение за освобождаване членове на общото събрание и на управителния съвет на Фондация „Аполония“; 3. предложение по чл. 18 от устава на фондацията за приемане на годишните доклад за дейността и финансов отчет на Фондация „Аполония“ за 2020 г. 2857

1. – Управителят на сдружение „Асоциация за европейско партньорство“ – София, на основание чл. 26 ЗЮЛНЦ свиква общо събрание на 29.06.2021 г. в 10 ч. в София на адреса на управление на сдружението: София, бул. Македония № 20, при следния дневен ред: 1. вземане на решение за прекратяване на дейността на сдружението; 2. инициране на процедура по ликвидация на сдружението пред Агенцията по вписванията, Търговския регистър и регистъра на юридическите лица с нестопанска цел; 3. определяне на срок за ликвидация 6 месеца считано от обявяване в Търговския регистър и регистъра на юридическите лица с нестопанска цел на поканата до кредиторите; 4. определяне на ликвидатор; 5. определяне на възнаграждение за ликвидатора; 6. одобряване на актуализиран устав на сдружението; 7. разни. Материалите, свързани с дневния ред на общото събрание, са на разположение на членовете на сдружението в канцеларията на адреса на управление на сдружението. 2865

68. – Управителният съвет на Бургаската търговско-промишлена палата (БСТПП) на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ, чл. 22, ал. 1, 2, 3 и 4 от устава на БСТПП свиква общо събрание на членовете на БСТПП на 17.06.2021 г. в 14 ч. в конферентната зала на хотел „България“ – Бургас, при следния дневен ред: 1. приемане на отчет на управителния съвет на БСТПП за дейността на палатата през периода ноември 2015 г. – декември 2020 г.; 2. отчет на контролния съвет на БСТПП; 3. приемане на бюджет на БСТПП за периода 2021 – 2025 г.; 4. приемане на основни насоки за дейността на БСТПП за периода 2021 – 2025 г.; 5. избор на управителен и контролен съвет на БСТПП. При липса на кворум на основание чл. 27, ал. 4 от устава и чл. 27 от ЗЮЛНЦ общото събрание ще започне същия ден в 15 ч., на същото място и при същия дневен ред независимо от броя на присъстващите членове. 2858

14. – Управителният съвет на Ловно-рибарско сдружение „Самоков“ – гр. Самоков, на основание чл. 26 ЗЮЛНЦ и по решение на УС от 29.04.2021 г. свиква годишно общо отчетно изборно събрание на 26.06.2021 г. в 11 ч. в Младежки дом – гр. Самоков, при следния дневен ред: 1. отчет на работата; 2. отчет на финансови средства; 3. промяна в устава на сдружението: „Чл. 25. (5) Поканата за свикване на Общото събрание се обнародва в „Държавен вестник“ или местен вестник най-малко 30 дни преди насрочения ден на заседанието. В същия 30-дневен срок: делегатите в Общото събрание се уведомяват писмено за дневния ред, мястото и часа на провеждането му и по чия инициатива

се свиква; същата се поставя на видно място в управлението на Сдружението и копие от нея се изпраща в Управителния съвет на Националното ловно-рибарско сдружение за информация.“ се изменя и допълва: „Чл. 25. (5) Поканата за свикване на Общото събрание се обнародва в „Държавен вестник“ или местен вестник, или сайта на сдружението, или електронна медия най-малко 30 дни преди насрочения ден на заседанието. В същия 30-дневен срок: делегатите в Общото събрание се уведомяват писмено за дневния ред, мястото и часа на провеждането му и по чия инициатива се свиква; същата се поставя на видно място в управлението на Сдружението и копие от нея се изпраща в Управителния съвет на Националното ловно-рибарско сдружение за информация.“; „Чл. 31. (3) Едно и също лице не може да бъде избрано за председател за повече от два последователни мандата“ се премахва от устава на сдружението; 4. избор на ново ръководство: управителен съвет, председател на УС, контролен съвет, председател на КС, секретар;

5. план за работа; 6. избор на двама делегати (плюс 1), които да представляват ЛРС „Самоков“ на събрания на НЛРС – СЛРБ; 7. разни. 2848

1. – Управителният съвет на сдружение „Шахматен клуб „Михаил Тал“ – гр. Червен бряг, област Плевен, ул. Асен № 20, на основание чл. 26 от ЗЮЛНЦ и чл. 20, ал. 1 от устава на сдружението свиква отчетно-изборно заседание на общото събрание на 14.06.2021 г. в 18 ч. в гр. Червен бряг, Спортна зала, ул. Цар Асен I № 28, при следния дневен ред: 1. отчет за дейността на сдружението за период 2016 – 2020 г.; 2. избор на председател на сдружението и на членове на управителния съвет; 3. избор на членове на контролния съвет; 4. обсъждане и приемане на промени в устава на сдружението; 5. други. При липса на кворум на основание чл. 27 от ЗЮЛНЦ събранието ще се проведе същия ден в 19 ч., на същото място и при същия дневен ред и ще се счита за редовно независимо от броя на присъстващите. 2849

СЪОБЩЕНИЯ НА РЕДАКЦИЯТА

Съгласно Заповед № АД-850-05-203 от 27 септември 2018 г. на председателя на Народното събрание (ДВ, бр. 81 от 2018 г.):

I. Таксите за обнародване в неофициалния раздел на „Държавен вестник“ от 1 януари 2019 г. са:

1. за призовки на съдилища, обявяване на конкурси, обявления и съобщения на министерства, други ведомства на бюджетна издръжка, общини и техни органи:

- с обем до 1/2 стандартна страница – 20 лв.;
- с обем до 1 стандартна страница (30 реда, 60 знака на ред) – 40 лв.;
- с обем, по-голям от 1 стандартна страница – 40 лв. и по 35 лв. за всяка следваща страница;

2. за покани и други обявления:

- с обем до 1/2 стандартна страница – 35 лв.;
- с обем до 1 стандартна страница (30 реда, 60 знака на ред) – 70 лв.;
- с обем, по-голям от 1 стандартна страница – 70 лв. и по 60 лв. за всяка следваща страница;

3. за обнародване до 15 дни от датата на постъпването в редакцията на съответния акт таксите се заплащат в двоен размер (не се прилага през м. декември);

4. за публикуване на електронната страница на „Държавен вестник“ – за всяка една публикация на обявления за концесии – 50 лв.

II. Цената на отделен брой „Държавен вестник“ от 1 януари 2019 г. е 0,80 лв. Цените за абонамент за „Държавен вестник“ от 1 януари 2019 г. са: за един месец – 8 лв.; за три месеца – 24 лв.; за шест месеца – 48 лв.; за девет месеца – 72 лв.; за една година – 96 лв.

Редакцията не извършва абонамент за „Държавен вестник“.

Абонаментът може да се направи на следния адрес на спечелилия обществената поръчка за разпространение на печатното издание на „Държавен вестник“ за 2021 г.:

„Български пощи“ – ЕАД, София 1700, ж.к. Студентски град, ул. Акад. Ст. Младенов № 1, бл. 31, тел.: 02 9493280, 02 9493289, факс: 02 9625329, електронен адрес: info@bgpost.bg.

Цените за абонамент за „Държавен вестник“, получен по електронен път в деня на отпечатването му, са: за един брой – 80 лв.; за един месец – 875 лв.; за три месеца – 1750 лв.; за шест месеца – 3500 лв.; за една година – 7000 лв.

Адрес на редакцията: 1169 София, пл. Княз Александър I № 1, тел. 02 939-35-17

e-mail: DVest@parliament.bg, rumen@parliament.bg.

Електронна страница на „Държавен вестник“: <http://dv.parliament.bg>

IBAN номерът на банковата сметка на „Държавен вестник“ е:

BG10BNBG96613100170401, BIC на БНБ – BNBGBGSD

Печат: „Алианс Принт“ – ЕООД, София 1592, ул. Илия Бешков № 3

ДЪРЖАВЕН ВЕСТНИК

ISSN 0205 – 0900